



**You have downloaded a document from  
RE-BUS  
repository of the University of Silesia in Katowice**

**Title:** Osadnictwo w rejonie Euroregionu "Śląsk Cieszyński" w okresie od XIII wieku do 1945 roku na tle wybranych zjawisk w przestrzeni geograficznej pogranicza polsko-śląsko-morawskiego

**Author:** Robert Krzysztofik

**Citation style:** Krzysztofik Robert. (2003). Osadnictwo w rejonie Euroregionu "Śląsk Cieszyński" w okresie od XIII wieku do 1945 roku na tle wybranych zjawisk w przestrzeni geograficznej pogranicza polsko-śląsko-morawskiego . W: J. Runge (red.), "Terytorialny system społeczno-ekonomiczny pogranicza województwa śląskiego i Północnych Moraw oraz strategię jego rozwoju" (S. 41-79). Katowice : Wydawnictwo Uniwersytetu Śląskiego



Uznanie autorstwa - Użycie niekomercyjne - Bez utworów zależnych Polska - Licencja ta zezwala na rozpowszechnianie, przedstawianie i wykonywanie utworu jedynie w celach niekomercyjnych oraz pod warunkiem zachowania go w oryginalnej postaci (nie tworzenia utworów zależnych).



UNIwersYTET ŚLĄSKI  
W KATOWICACH



Biblioteka  
Uniwersytetu Śląskiego



Ministerstwo Nauki  
i Szkolnictwa Wyższego

Osadnictwo w rejonie  
Euroregionu „Śląsk Cieszyński”  
w okresie od XIII wieku do 1945 roku  
na tle wybranych zjawisk  
w przestrzeni geograficznej pogranicza  
polsko-śląsko-morawskiego

ROBERT KRZYSZTOFIK

Osadnictwo na obszarze Śląska Cieszyńskiego  
w okresie feudalnym od XIII wieku do XVIII wieku

**Zarys rozwoju osadnictwa i umiastowienia na obszarze województwa śląskiego i kraju ostrawskiego w średniowieczu.** Obszar omawianych jednostek administracyjnych — województwa śląskiego i kraju ostrawskiego, w granicach, w których położony jest Euroregion „Śląsk Cieszyński”, z historycznego punktu widzenia obejmuje pogranicze trzech innych krain geograficzno-historycznych: Śląska, Małopolski i Moraw. Dodatkowo od południa obszar euroregionu styka się ze Słowacją. Specyfika tego typu położenia miała swoje konsekwencje w procesach osadniczych zarówno w przeszłości, jak i współcześnie. Oprócz ukształtowania powierzchni i związanego z nim układu hydrograficznego oraz wykorzystywanych zasobów surowcowych położenie polityczno-administracyjne samo w sobie było priorytetowym czynnikiem genetycznym i modelującym regionalną sieć osadniczą. Odnosi się to przede wszystkim do sieci ośrodków miejskich.

Geneza osadnictwa na obszarze Śląska sięga co najmniej okresu matriarchalnej wspólnoty pierwotnej, patriarchalnej wspólnoty pierwszej epoki brązu

i wczesnych okresów tej epoki. Początki ustroju feudalnego na Śląsku to VI wiek n.e. i sięgają do końca IX wieku. Teren obecnej Ziemi Cieszyńskiej na przełomie I i II tysiąclecia zamieszkiwało plemię Gołęszyców. Szacuje się, że posiadali oni co najmniej pięć ośrodków grodowych, w tym Cieszyn; z siecią grodową powiązana była także sieć bliżej nieokreślonej liczby osad wiejskich (*Historia Śląska*, 1960, s. 45—73; 125; 131).

Nowy okres w rozwoju osadnictwa nastąpił tu w XIII wieku wraz z reformą miejską opartą na prawie zachodnim<sup>1</sup>. W okresie średniowiecznym reforma objęła zarówno starsze (przedlokacyjne) ośrodki, jak i lokowane *in cruda radice*.

Uzasadnione korzyści (ekonomiczne i społeczne), które płynęły z recepcji prawa zachodniego, sprawiły, iż w okresie do XIV i XV wieku nastąpiła jego dyfuzja we wszystkich niemal zakątkach dzisiejszego województwa śląskiego oraz kraju ostrawskiego.

Późniejsze lokacje miały już tylko charakter uzupełnień. Na omawianym obszarze za najstarsze przyjmuje się przywileje dla czterech miast<sup>2</sup>: Opawy z 1224 roku, Bruntála (Freudental) sprzed 1223 roku oraz Makowa koło Raciborza z 1246 roku (Wędzki, 1974, s. 280; 283). Niemniej pierwsza reforma miejska na omawianym obszarze dotyczyła inicjatywy lokacyjnej Raciborza z 1217 roku (Bogucka, Samsonowicz, 1986, s. 85).

Reformy miejskie na prawie zachodnim były silnie sprzężone z lokacjami wsi. Dotyczyło to zwłaszcza obszarów, gdzie miasto miało pełnić funkcję ośrodka nadrzędnego w stosunku do otaczających go osad wiejskich lokalnego ośrodka obsługi i wymiany. Sprzężenie to dotyczyło zarówno obszarów nowo zasiedlanych, jak i z wcześniej uformowaną siecią wsi na prawie rodzimym. Sytuacja taka wynikała, podobnie jak w przypadku miast, z korzystniejszych rozwiązań ekonomicznych i społecznych prawa zachodniego. Na omawianym obszarze z procesem równorzędności czasowej spotykamy się m.in. w okolicach: Cieszyna, Skoczowa, Częstochowy, Ostrawy, Raciborza. Ze względu na górski lub górzysty i wyżynny krajobraz nawiązywały do niego formy morfologiczne wsi, wśród których dominowała łańcuchówka. Na obszarach podmokłych i górskich ważną rolę odgrywało osadnictwo rozproszone. Mniejsze znaczenie miała tu ulicówka i wielodrożnica.

Zasadniczy trzon formowania się sieci osadniczej kraju ostrawskiego i województwa śląskiego przypadł na okres od połowy XIII wieku do połowy

<sup>1</sup> Za prawo zachodnie uważa się występujące na Morawach, Śląsku i w zachodniej Małopolsce takie jego odmiany jak: prawo magdeburskie, chełmskie, flamandzkie, lubeckie, średzkie, breneńskie, głubczyckie, a także lwóweckie w samym Cieszynie (*Cieszyn...*, 1973, s. 98; Wędzki, 1974, s. 278).

<sup>2</sup> Być może jako piąte przedsięwzięcie została zainicjowana lokacja Rept (Repten), obecnie w granicach Tarnowskich Gór. Wiadomość z 1247 r. (Bogucka, Samsonowicz, 1986, s. 85).

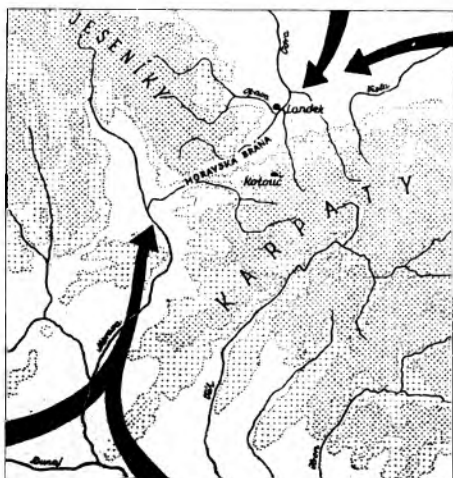
XV wieku (*Miasta polskie w tysiącleciu*, 1967; Kopecký, Louda, 1983; Bogucka, Samsonowicz, 1986; Dohnal, 1989; *Nastin dějin...*, 1992; Horská, Maur, Musil, 2002). W odróżnieniu od niektórych obszarów, przede wszystkim państwa polskiego, późniejsze osadnictwo miało charakter jedynie uzupełnień sieci. Wyjątek stanowiły tylko pewne nieliczne obszary górskie i podmokłe, których zasiedlenie przesunęło się na okres nowożytny.

W wyniku rozwoju osadnictwa średniowiecznego na długo, bo do XIX wieku, ustaliła się hierarchia sieci na tym obszarze. Trzy największe miasta regionu w XVI wieku i na przełomie XVI—XVII wieku to Cieszyn, Opava i Racibórz. W. Czaplinski zalicza te miejscowości do grona miast średnich — Cieszyn, Krnov, Racibórz, bądź dużych — Opawę (*Atlas historyczny Polski*, 1990, s. 19; 24—25). Mniejsze znaczenie miały wówczas Bielsko, Bruntál, Bytom, Częstochowa, Fryštát, Lelov, Místek, Nový Jičín, Żywiec. W późniejszym okresie (przełom XVIII—XIX wieku) spada rola Krnova i Lelova, wzmacnia się natomiast znaczenie Bielska. Dla miast dużych przyjęto liczbę ludności przekraczającą (w wiekach XVI i XVII) 5000 osób, dla miast średnich liczba ta mieściła się w przedziale od 2000 do 5000 osób, pozostałe ośrodki na ogół nie przekraczały tej granicy. Wielkość demograficzna niektórych miast w okresie feudalnym trwale lub okresowo wzmacniana była nadrzędną funkcją stołeczną lub administracyjną, a dotyczyło to zwłaszcza Cieszyna, Opawy czy Raciborza.

Analizując rozmieszczenie największych ośrodków miejskich zarówno w województwie śląskim, jak i w kraju ostrawskim, widać, że o ich randze i znaczeniu zadecydowały dwa podstawowe czynniki: korzystne położenie na granicy obszarów optymalnie wykorzystywanych rolniczo z terenami leśnymi oraz funkcje polityczno-administracyjne. Oba czynniki wydatnie wpłynęły na potencjał ekonomiczny, a co za tym idzie na wielkość zaludnienia. To zaś utrzymywało dominującą rolę struktur polityczno-gospodarczo-społecznych. Mieliśmy tu zatem do czynienia z klasycznym sprzężeniem zależności, których układ mógł zachwiać wybitnie silny czynnik z zewnątrz. Stało się to dopiero w XIX wieku wraz z dynamicznym rozwojem górnictwa i industrializacji.

### Rozwój osadnictwa i umiastowienie regionu cieszyńskiego w okresie feudalnym

Osadnictwo średniowieczne Ziemi Cieszyńskiej sięga daleko wcześniej niż okres lokacyjny. Pierwszorzędną przyczyną tego faktu było strategiczne położenie u wylotu Bramy Morawskiej, stanowiącej naturalne przewężenie europejskiego korytarza komunikacyjnego północ—południe (ryc. 1).



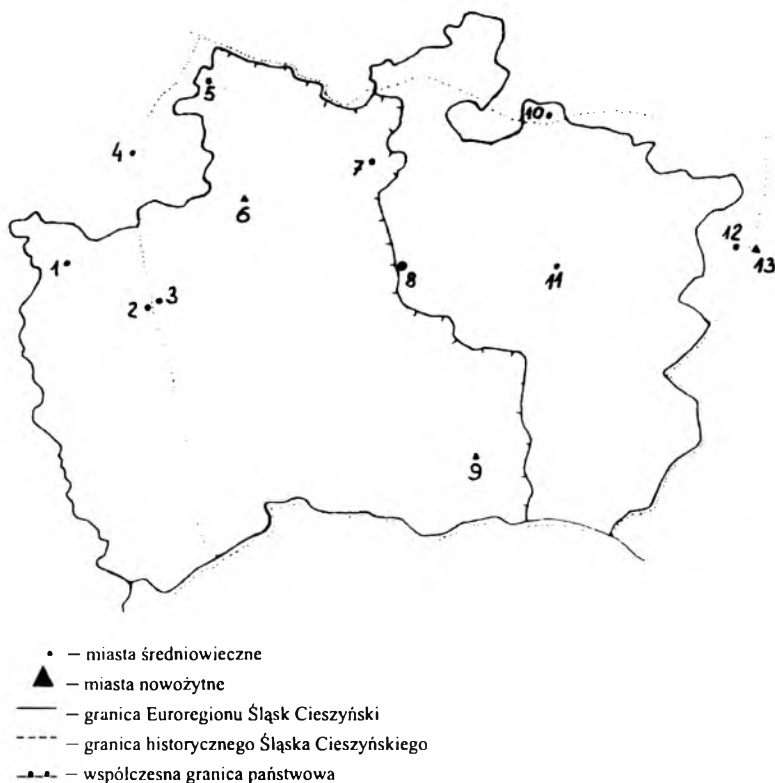
Ryc. 1. Znaczenie Bramy Morawskiej w migracjach ludności w prawiekach (*Dějiny Ostravy*, 1967, s. 42)

Fig. 1. The importance of Moravian Gate in population migration in ancient centuries (*Dějiny Ostravy*, 1967, s. 42)

W okresie feudalnym na obszarze dzisiejszego Euroregionu „Śląsk Cieszyński” powstało 10 miast, co stanowiło blisko połowę ogółu ośrodków miejskich, jakie kiedykolwiek powstały na tym obszarze. Obecnie 3 miasta (Cieszyn, Skoczów i Strumień) leżą po stronie polskiej, kolejnych 7 po stronie czeskiej (Brušperk, Frýdek, Fryštát, Jablunkov, Místek, Stary Bohumín, Šumbark). Do dzisiaj status miejski utrzymały: Brušperk, Cieszyn, Jablunkov, Skoczów i Strumień. Pozostałe stanowią części innych miast. W dwóch przypadkach są one ośrodkami współtworzącymi, równorzędnymi: Frýdek i Místek w Frýdku-Místku oraz Fryštát w Karwinie. Ostatnie, trzecie, niesamodzielne osiedle — Šumbark w Hawirzowie jest wyraźnie ośrodkiem podrzędnym. Szczegółowy wykaz miast regionu zawiera tab. 1 i ryc. 2 (Popiołek, 1916; Zahradnik, 1936; Brożek, 1937; Tengler, 1938; *700 let Frýdku-Místku*, 1965; *Karviná...*, 1968; Prokop, 1968; *Brušperk*, 1973; *Orlová 1223—1973*, 1973; Louda, Kopecký, 1983; Strumień, 1983; Dohnál, 1989; *Nastin dějin...*, 1992; *Dzieje Skoczowa...*, 1993; Horwat, 1996; *Ostrava a okres Karviná*, 1996; Drobek, 1999). Jako niepewną — nie w pełni udokumentowaną — uznaje się lokację miejscowości Pržno w powiecie Frýdek-Místek, położoną 4 km na północ od Frýdlantu n. Ostr. (Drobek, 1999, s. 143).

Zbiór analizowanych miast nie pokrywa się ściśle ze zbiorem feudalnych miast Ziemi Cieszyńskiej, dwa z nich bowiem — Strumień i Místek — w okresie lokacji należały do innych regionów administracyjnych, odpowiednio Ziemi Pszczyńskiej i Moraw. Z uwagi na przebieg granic euroregionu w prezentowanym zbiorze zabrakło Bielska (prawa miejskie w okresie: koniec XIII wieku — 1939 rok i lata 1945—1950).

Najstarszym miastem regionu jest Cieszyn, lokowany na prawie lwóweckim przed 1263 rokiem (ryc. 3). Niektóre źródła podają raczej mało prawdopodobną datę — rok 1217 (Morys, 1960, s. 9). W końcu XIII wieku loko-

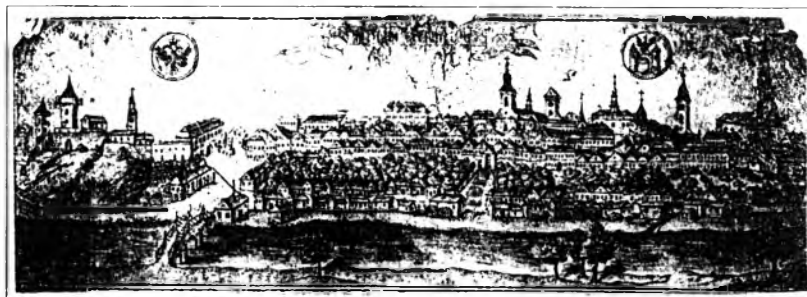


Ryc. 2. Umieszczenie w rejonie Euroregionu „Śląsk Cieszyński” w okresie feudalnym od XIII w. do 1800 r. (opracowanie własne)

1 — Brušperk, 2 — Místek, 3 — Frydek, 4 — Moravska Ostrava, 5 — Bohumín Stary, 6 — Šumbark, 7 — Fryštát, 8 — Cieszyn, 9 — Jablunkov, 10 — Strumień, 11 — Skoczów, 12 — Bielsko, 13 — Biała

Fig. 2. Town development in the area of Euroregion „Śląsk Cieszyński” in the feudal period from the 13<sup>th</sup> century to 1800 (authors elaboration)

1 — Brušperk, 2 — Místek, 3 — Frydek, 4 — Moravska Ostrava, 5 — Bohumín Stary, 6 — Šumbark, 7 — Fryštát, 8 — Cieszyn, 9 — Jablunkov, 10 — Strumień, 11 — Skoczów, 12 — Bielsko, 13 — Biała



Ryc. 3. Widok na Cieszyn przed 1800 r. Dobrze widoczne przedmieścia miasta i zamek (Grobelný, Čepelák, 1973)

Fig. 3. The view of Cieszyn before 1800. Well visible town's suburb and the castle (Grobelný, Čepelák, 1973)

wano jeszcze morawski Místek — przed 1267 rokiem oraz duchowny Brušperk w 1269 roku (ryc. 7; *Brušperk*, 1973). Kolejne lokacje przesuwają się na pierwszą połowę XIV wieku (tab. 1).

Tabela 1

Kalendarium rozwoju sieci miast  
na obszarze Euroregionu „Śląsk Cieszyński”  
w okresie od XIII wieku do 1945 roku

Table 1

Calendar of development of town network in  
the area of Euroregion „Śląsk Cieszyński” in  
the period from the 13<sup>th</sup> century to 1945

Miasto Town	Rok Year	Wydarzenie Event
Cieszyn	przed 1263	nadanie praw
Místek	przed 1267	nadanie praw
Brušperk	1269	nadanie praw
Skoczów	przed 1322	nadanie praw
Fryštát	1327	nadanie praw
Frydek	przed 1333	nadanie praw
Stary Bohumín	przed 1373	nadanie praw
Místek	po 1387	utrata praw
Místek	przed 1402	restytucja praw
Strumień	1482	nadanie praw
Jablunkov	przed 1532	nadanie praw
Šumbark	przed 1559	nadanie praw
Šumbark	XVI w.?	utrata praw
Lazý	1806	nadanie praw
Doubrava	1907	nadanie praw
Czeski Cieszyn	1920	nadanie praw
Orlova	1922	nadanie praw
Karwina	1923	nadanie praw
Novy Bohumín	1924	nadanie praw
Trzyniec	1931	nadanie praw
Frydek	1943	utrata praw
Frydek-Místek	1943	nadanie praw
Místek	1943	utrata praw

Źródło: Opracowanie własne.

Połowa XIV wieku zamyka symbolicznie okres utworzenia się podstawowego zrębu miejskiej sieci osadniczej na omawianym obszarze. Ostatnia schyłkowa faza feudalnej urbanizacji przypadła na koniec XV wieku do połowy XVI wieku. Trzy powstałe wówczas miasteczka miały charakter albo

lokalnych, słabych ekonomicznie uzupełnień sieci (Šumbark), albo związane były z ekspansją osadnictwa na nowo zasiedlane obszary (Jablunkov, Strumień). W porównaniu z ośrodkami wcześniejszymi osiedla z przełomu średniowiecza i ery nowożytnej były słabe ekonomicznie. Nie jest zatem zbiegiem okoliczności, że z tego okresu pochodzi Šumbark, który w największym stopniu zatracił swoją samodzielność spośród grona innych tego typu miejscowości.

W tabeli 2 w kolumnie 5 zaznaczono typ genetyczno-funkcjonalny miast tego okresu. Dla wszystkich ośrodków przyjęto tutaj model ośrodka central-

Tabela 2

Geneza i obecny status prawno-administracyjny miast Euroregionu „Śląsk Cieszyński”  
w okresie od XIII wieku do 1945 roku

Table 2

The genesis and present legal-administration status of towns in Euroregion „Śląsk Cieszyński”  
in the period from the 13<sup>th</sup> century to 1945

Miasto Town	Kraj Country	Prawa miejskie (rok lub lata) Foundation charter (year or data)	Obecny status Present status	Przybliżony typ genetyczno-funkcjonalny miasta w okresie lokacji Approximate genetic-functional type of a town in the period of foundation
Brušperk	CZ	1269	miasto	C
Czeski Cieszyn	CZ	1920	miasto	W
Cieszyn	PL	przed 1263	miasto	C
Doubrava	CZ	1907—1968	część miasta	W
Frydek	CZ	przed 1333—1943	część miasta	C
Frydek-Místek	CZ	1943	miasto	C
Fryštát	CZ	1327—1949	część miasta	C
Jablunkov	CZ	przed 1532	miasto	C
Karwina	CZ	1923	miasto	W
Lazý	CZ	1806—1946	część miasta	C
Místek	CZ	przed 1267—1943	część miasta	C
Nový Bohumín	CZ	1924—1973	część miasta	W
Orlova	CZ	1922	miasto	W
Skoczów	PL	przed 1322	miasto	C
Stary Bohumín	CZ	przed 1373—1973	część miasta	C
Strumień	PL	1482	miasto	C
Šumbark	CZ	przed 1559—XVI w.?	część miasta	C
Trzyniec	CZ	1931	miasto	W

Objaśnienia: CZ — Czechy; PL — Polska; C — ośrodek centralny, W — ośrodek wyspecjalizowany.

Prawa miejskie ustalono na podstawie literatury zamieszczonej w spisie. W przypadku rozbieżności w określaniu dat przywiejów miejskich zamieszczono tę z najnowszej literatury.

Źródło: Opracowanie własne.



nego. Jakkolwiek wiadomości na temat życia społeczno-gospodarczego miast są dla tego okresu niepełne, z dostępnych informacji wynika, że ośrodki te miały być i były przede wszystkim lokalnymi centrami obsługi (w przypadku Cieszyna również — regionalnymi) i wymiany. Ich byt ekonomiczny uwarunkowany przychodami ludności opierał się przede wszystkim na rynku lokalnym w nawiązaniu do relacji: ośrodek obsługi — obszar obsługi.

Element gospodarki wyspecjalizowanej w pewnym stopniu można wiązać tylko z Cieszynem, w którym dużą rolę odgrywała funkcja rezydencjonalna oraz merkantylna (*Cieszyn. Zarys...*, 1973, s. 134). W tym kierunku z kolei zmierzała agraryzacja najmniejszych miast, które okresowo, zwłaszcza w wyniku katastrof naturalnych<sup>3</sup>, traciły swoją centralność. Niemniej element gospodarki wyspecjalizowanej, rozważanej w kontekście funkcji centralnych, miał tu charakter drugorzędny, co było zjawiskiem typowym dla tego okresu (Bogucka, Samsonowicz, 1986). Spośród wszystkich miast regionu największe znaczenie miał Cieszyn. Jego rola wzmocniana była — jak już wspomniano — funkcją rezydencjonalną, związaną z lokalizacją dworu książęcego, dzięki czemu pełnił funkcję stołeczną.

Począwszy od XV wieku Cieszyn w skali miast środkowoeuropejskich zaliczany był do ośrodków średnich<sup>4</sup>. W wiekach XVI i XVII liczbę ludności szacuje się tu na 2000 do 5000 osób. Mniejszą rolę odgrywały 3 inne miasta rejonu Ziemi Cieszyńskiej: Bielsko, morawski Místek oraz Fryštát:

Cieszyn	1 miasto	miasto średnie
Bielsko + Biała (od 1723 r.)		miasta małe
Místek + Frýdek (od około 1333 r.)	3 miasta	od XVI w. do XVII w.
Fryštát		średnie
Brušperk		
Skoczów		
Stary Bohumín	6 miast	miasta najmniejsze
Strumień		
Šumbark <sup>5</sup>		
Jablunkov		
Ścieżki wsi parafialnych i nieparafialnych	ok. 60 wsi	zróznicowana wielkośćowo sieć wsi regionu

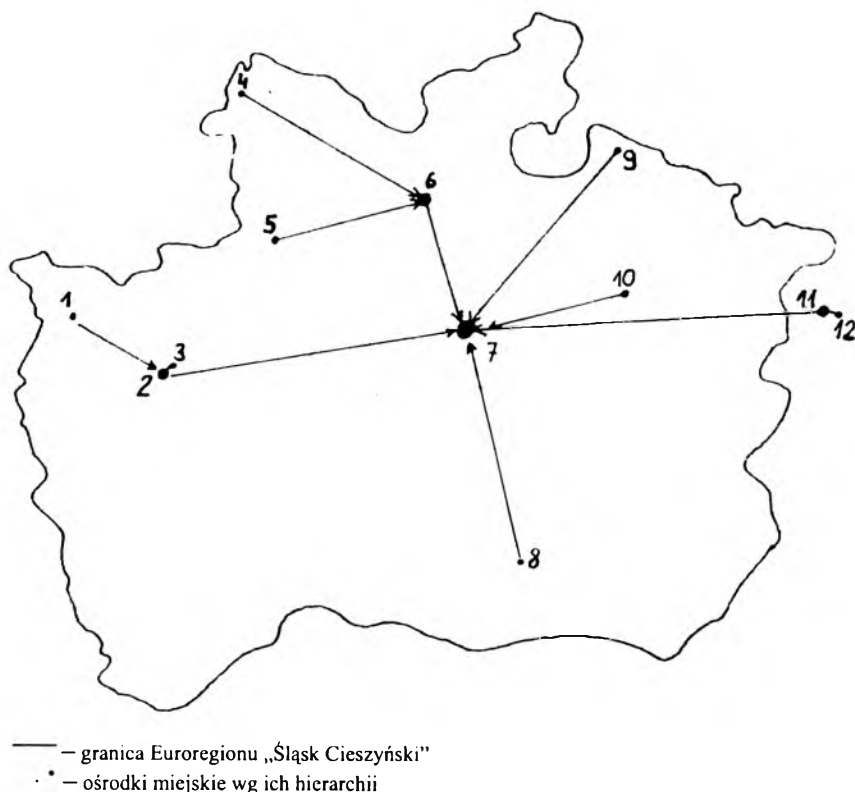
Co interesujące, wszystkie 3 miasta były położone z boku w stosunku do stołecznego Cieszyna, w pobliżu dawnych granic polityczno-administracyjnych. Liczba ludności w okresie od XVI wieku do XVII wieku oscylowała w grani-

<sup>3</sup> Casus Strumienia (*Cieszyn. Zarys...*, 1973, s. 178—179).

<sup>4</sup> Skala obejmuje tu: miasta wielkie, miasta duże, miasta średnie, miasta małe i czasami najmniejsze (Bogucka, Samsonowicz, 1986; *Atlas historyczny Polski*, 1990).

<sup>5</sup> Miejscowość jako miasto funkcjonowała okresowo w XVI w., tym samym w okresie późniejszym uszczupla ono wyróżniony zbiór do 7 jednostek.

cach 500—2000 osób. Przygraniczne położenie sprawiało, że rosło ich znaczenie zarówno w handlu, jak i w produkcji rzemieślniczej. Pozostałe miasta należały do grupy miast najmniejszych, na ogół liczących mniej niż 500 mieszkańców. Stanowiły one lokalne ośrodki obsługi dla kilku, kilkunastu najbliższych wsi. Ostatnim elementem hierarchii było około 40 wsi parafialnych i dalszych około 20 bez kościoła parafialnego<sup>6</sup>. Układ ten — z pewnymi jednak korektami — przetrwał do końca epoki feudalnej i można w nim dostrzec pewne nawiązania do modelu ośrodków centralnych. Zaznaczyć tu jednak trzeba, że z uwagi na odmienne relacje liczbowe — 1 : 3 : 6 : 60, jak i rozmieszczenie poszczególnych ośrodków nie był to układ całkiem modelowy (patrz ryc. 4).



Ryc. 4. Hierarchia i podstawowe powiązania w sieci miejskiej na obszarze Śląska Cieszyńskiego około XVI—XVIII wieku

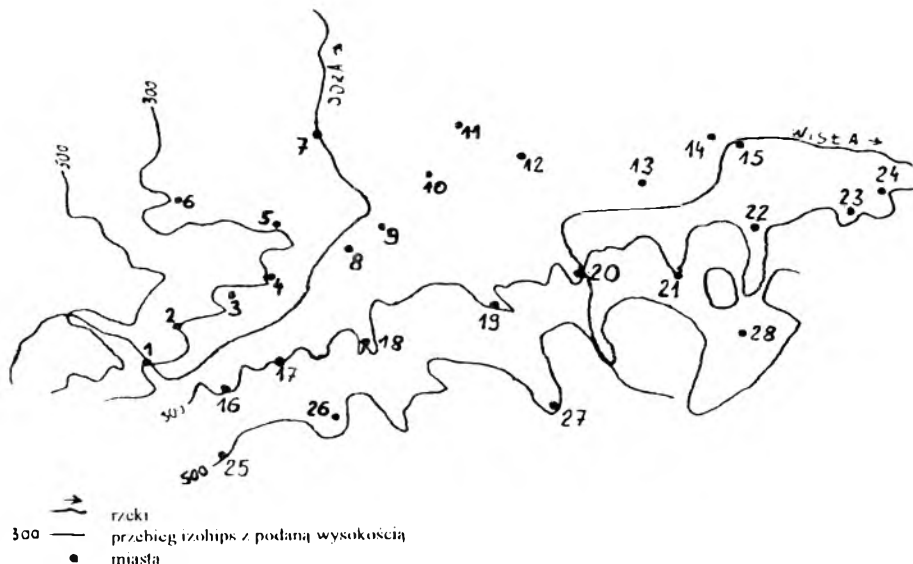
1 — Bruśperk, 2 — Místek, 3 — Frydek, 4 — Bohumín Stary, 5 — Šumbark, 6 — Fryštát, 7 — Cieszyn, 8 — Jablunkov, 9 — Strumieň, 10 — Skoczów, 11 — Bielsko, 12 — Biała

Fig. 4. Hierarchy and basic connections in urban network in the area of Cieszyn Silesia in the period 16—18<sup>th</sup> centuries

1 — Bruśperk, 2 — Místek, 3 — Frydek, 4 — Bohumín Stary, 5 — Šumbark, 6 — Fryštát, 7 — Cieszyn, 8 — Jablunkov, 9 — Strumieň, 10 — Skoczów, 11 — Bielsko, 12 — Biała

<sup>6</sup> Wylczenia na podstawie zestawienia w książce: *Cieszyn. Zarys...* (1973, s. 94—95).

Szczególną uwagę zwracają przegęszczenia sieci miast na północ od linii Místek—Cieszyn—Bielsko i wyraźny niedobór miast na południe od tej linii. Sytuacja ta oczywiście wiąże się z morfologią terenu, co w pewnym ogólnym zarysie przedstawia ryc. 4.



Ryc. 5. Przebieg izohips — 300 m n.p.m. i 500 m n.p.m. — jako granic fizjograficznych w rejonie zachodnich Karpat na tle sieci miast w okresie feudalnym

1 — Odry; 2 — Fulnek; 3 — Bilovec; 4 — Klimkovic; 5 — Hlučín; 6 — Opava; 7 — Racibórz; 8 — Moravska Ostrava; 9 — Bohumín Stary; 10 — Wodzisław Śląski; 11 — Rybnik; 12 — Żory; 13 — Pszczyna; 14 — Bieruń Stary; 15 — Oświęcim; 16 — Nowy Jičín; 17 — Přibor; 18 — Místek i Frydek; 19 — Cieszyn; 20 — Skoczów; 21 — Bielsko i Biala; 22 — Kęty; 23 — Andrychów; 24 — Wadowice; 25 — Valašské Meziříčí i Krasna nad B.; 26 — Frenštát pod Radhostem; 27 — Jablunkov; 28 — Żywiec

Fig. 5. Contour lines of 300 and 500 m a.s.l. as a physiographical border in the area of West Carpathians at the background of town network in the feudal period

1 — Odry; 2 — Fulnek; 3 — Bilovec; 4 — Klimkovic; 5 — Hlučín; 6 — Opava; 7 — Racibórz; 8 — Moravska Ostrava; 9 — Bohumín Stary; 10 — Wodzisław Śląski; 11 — Rybnik; 12 — Żory; 13 — Pszczyna; 14 — Bieruń Stary; 15 — Oświęcim; 16 — Nowy Jičín; 17 — Přibor; 18 — Místek i Frydek; 19 — Cieszyn; 20 — Skoczów; 21 — Bielsko i Biala; 22 — Kęty; 23 — Andrychów; 24 — Wadowice; 25 — Valašské Meziříčí i Krasna nad B.; 26 — Frenštát pod Radhostem; 27 — Jablunkov; 28 — Żywiec

Rycina 5 prezentuje położenie miast feudalnych w nawiązaniu do izolacji 300 m n.p.m. i 500 m n.p.m. Interesujący jest tu fakt, że większość miast leży na wysokości do 300 m n.p.m., a te największe, z wyjątkiem Fryštátu, w bezpośrednim sąsiedztwie tej izolacji. Sugeruje to, że granica pomiędzy dolinami i kotlinami (do 300 m n.p.m.) a pogórzami (300—500 m n.p.m.) była najbardziej optymalnym miejscem rozwoju miast feudalnych. W skali regionu zauważa się jeszcze jedną tendencję, a mianowicie to, że im dalej od tej izolacji, tym później dochodzi do lokacji miast. Dotyczy to zarówno miast położonych najniżej nad poziomem morza — Starego Bohumína (przed 1373 rokiem) i Strumienia (1482 rok), jak i najwyżej — Jablunkova (przed 1532 rokiem).

Podobnie kształtowała się wiejska sieć osadnicza. Stosunkowo najpóźniej ukształtowała się ona właśnie w Beskidach i w dolinie Wisły w okolicach Strumienia (XV—XVII wiek), podczas gdy na obszarze pogórzy jej geneza sięga XIII—XIV wieku lub jeszcze wcześniej (Popiołek, 1913; *Dějiny Ostravy*, 1967; *Dzieje Skoczowa...*, 1993). Sytuacja ta nosi więc w ogólnym zarysie znamiona klasycznego sprzężenia izohipsy z izodatą lokacji, co jest szczególnie charakterystyczne dla obszarów o urozmaiconej rzeźbie. W Beskidach istotną przesłanką formowania się wiejskiej sieci osadniczej było osadnictwo wołoskie i to właśnie od jego postępów zależało m.in. zagospodarowywanie tej części Śląska Cieszyńskiego (Macurek, 1959).

Zmiany w sieci osadniczej badanego obszaru na tle województwa śląskiego i kraju ostrawskiego w okresie industrialnym 1801—1945 i ich przyczyny

**Przesłanki zmian w sieci osadniczej w XIX i XX wieku.** Rok 1800 uznaje się w literaturze za symboliczne zamknięcie epoki feudalnej na ziemiach polskich. Jakkolwiek inaczej procesy rozwoju społeczno-gospodarczego przebiegały w Czechach, a inaczej na Śląsku, to dla całego omawianego obszaru przyjęto taką właśnie cezurę czasową. Specyfika procesów umiastowienia i urbanizacji miała tu szczególne znaczenie. To właśnie jej geneza i charakter były jasnym odzwierciedleniem zachodzących zmian. Pierwsze symptomy „nowego” miały miejsce już w XVIII wieku i wiązały się z rozwojem tkactwa. W wielu miastach regionu, zwłaszcza w największych (Bielsko, Cieszyn), wzrost produkcji osiągnął taki stopień rozwoju, że doszło wręcz do wyodrębniania się specjalnych sektorów i dzielnic produkcyjnych. We wzroście znaczenia produkcji i handlu suknem trzeba szukać genezy powstania w 1723 roku miasta Białej tuż przy Bielsku (Perzanowski, 1958). Jakkolwiek znajdowało się ono już w Małopolsce, to silnie nawiązywało do ogółu procesów, które występowały po stronie śląskiej, a konkretnie w samym Bielsku. W Cieszynie zaś „poza murami znajdowało się szereg przedmieść, z których na plan pierwszy wysuwało się przedmieście wschodnie, położone za bramą »wyższą« i posiadające odrębną gminę z własnym ratuszem. Między miastem a Olzą od XVI wieku rozwijała się dzielnica tkaczy, garbarzy i białoskórników osiedlających się wzdłuż sztucznego rowu zwanego Przykopą.” „[...] na lewym brzegu Olzy rozwijała się w czasach późniejszych — w drugiej połowie XVIII w. — przemysłowa dzielnica, tzw. Saska Kępa” (*Cieszyn. Zarys...*, 1973, s. 119).

Z przytoczonego opisu widać, że wzrost produkcji — zarówno rękodzielniczej, jak i w ramach powstających naówczas manufaktur — doprowadził do wyodrębniania się różnych form podmiejskich osiedli zurbanizowanych: miast *sensu stricto* — Biała, jurydyk — przedmieście wschodnie w Cieszynie, czy w końcu wyspecjalizowanych przedmieść nierolniczych, takich jak Przykopa.

Do końca XVIII wieku w produkcji tkackiej i włókienniczej wyspecjalizował się zwłaszcza zespół miejski Bielsko-Biała, w innych miastach — w tym w Cieszynie — jego znaczenie nie było aż tak duże.

Na wieki XVII i XVIII przypada początek lub kontynuacja rozwoju hutnictwa w wielu miejscowościach regionu beskidzkiego<sup>7</sup>. Hutnictwo rozwijało się, wykorzystując miejscową rudę eksploatowaną w Beskidach co najmniej od XIII wieku (K r ó l i k o w s k i, 1983, s. 264). Kuźnie i huty powstają m.in. w Bańce, Ćeladnej, Frydlancie n. Ostr., Trzyńcu, Ustroniu. W dwóch pierwszych miejscowościach od co najmniej XVI wieku rozwijała się także manufaktura wytwórczość metalowa (K r ó l i k o w s k i, 1983, s. 264). Niemniej nie był to jeszcze wtedy na tyle silny czynnik miastotwórczy, by w szybkim czasie doprowadzić do umiastowienia się którejs z wymienionych miejscowości. Wyjątek stanowił tu Ustroń, który w 1852 roku otrzymał status miasteczka — gminy targowej<sup>8</sup> (*Cieszyn. Zarys...*, 1973, s. 181).

Ostatnim elementem gospodarki, którego geneza sięga XVIII wieku, była eksploatacja węgla kamiennego. Osiemnastowieczne wydobywanie węgla odbywało się w wielu rejonach górnośląsko-morawskiej niecki węglowej, m.in. w okolicach Cieszyna i Karwiny<sup>9</sup>. Górnictwo w tym okresie nie przyczyniło się jednak do rozwoju miast. Przemawiało za tym przede wszystkim ograniczone jeszcze wydobywanie oraz zatrudnianie do prac chłopów jako siły pańszczyźnianej. Zwłaszcza ten drugi element stanowczo tamował rozwój osiedli o charakterze miejskim. Urbanizacja miała tu jedynie ograniczony charakter społeczno-ekonomiczny i wyrażała się dwuzawodowością.

W XIX wieku tego typu ograniczeń już nie było. Rewolucja przemysłowa, postęp naukowo-techniczny, dynamika wzrostu demograficznego i wzrost zapotrzebowania na surowce energetyczne i produkty przemysłowe sprawiły, że dla takich obszarów jak Śląsk Cieszyński, a przynajmniej jego część nadeszły czasy wyjątkowych przemian gospodarczych i społecznych. Przeobrażeniom uległa także sieć osadnicza — jej kształt, funkcje i hierarchia.

Szczególne nasilenie industrializacji przypadło na drugą ćwierć XIX wieku i związane było z rozwojem nowoczesnego naówczas hutnictwa żelaza. Powstały potężne kombinaty w Trzyńcu (w 1839 roku) i w Ostrawie-Vitkovicach (lata 1828—1830). Na potrzeby rozwijającego się hutnictwa zbudowano zakłady koksownicze w Vitkovicach (K r ó l i k o w s k i, 1983, s. 265).

<sup>7</sup> Historia wytopu żelaza sięga w tej części Karpat co najmniej początków II tysiąclecia (m.in. Trzinec).

<sup>8</sup> Miejscowości tego typu, znane także pod niemiecką nazwą *marktflecken*, nie były miastami w pełnym rozumieniu. Ogólnie okresu posiadania statusu gminy targowej nie utożsamia się z pełnoprawnym pojęciem miasta, stąd jako datę umiastowienia Ustronia trzeba przyjąć 1951 r.

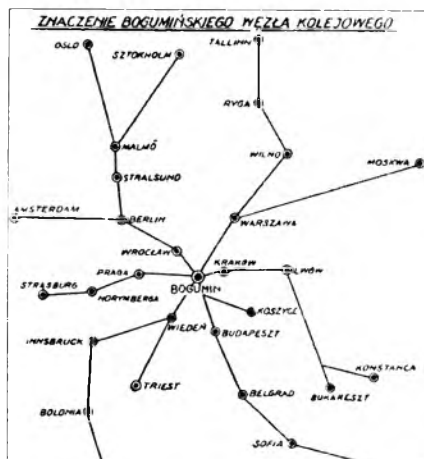
<sup>9</sup> W miejscowości Landek koło Ostrawy znajdują się najstarsze na świecie paleolityczne ślady wykorzystania węgla kamiennego jako surowca energetycznego. Miejsce to jest objęte ochroną prawną jako rezerwat.

Przełomowym elementem w rozwoju gospodarczym i jego dalszych możliwościach było poprowadzenie tędy tzw. Wyłącznie Uprzywilejowanej Północnej Kolei Cesarza Ferdynanda (Kaiser-Ferdinands-Nordbahns) z Wiednia do Krakowa (w 1847 roku). Jako pierwszy oddano odcinek z Wiednia do Bohumína, a w latach 1855—1856 z Bohumína do Trzebinii. W latach 1846—1848 powstaje jednocześnie połączenie Bohumína z Kędzierzyna i kolejami pruskimi. Dalszy rozwój sieci kolejowej następuje w początkach drugiej połowy XIX wieku. W 1869 roku połączenie kolejowe z Bohumínem uzyskuje Cieszyn. W 1888 roku zakończono budowę linii kolejowej Frýdek—Cieszyn—Bielsko, a w 1915 roku linii Cieszyn—Ostrawa przez Šumbark. Jeszcze w 1871 roku powstało połączenie Cieszyn—Žilina przez Jablunkov. W 1908 roku wybudowano linię kolejową z Frýdka do Frýdlantu n. Ostr. W okresie międzywojennym oddano do użytku odcinki Goleszów—Wisła w 1933 roku i Cieszyn—Zebrzydowice—Jastrzębie w 1935 roku (L i j e w s k i, 1986, s. 23—29; *Poland Railway Map*, 1993; *Rozwój...*, 1963).

Z zestawienia tego wynika, że nastąpiło przesunięcie głównego szlaku komunikacyjnego Ziemi Cieszyńskiej ze szlaku od strony Moraw w kierunku Krakowa i Małopolski do usytuowanego znacznie na północ, z pominięciem trzech dużych miast regionu: Bielska, Frýdka i samego Cieszyna. Przez ponad 100 lat kolej była podstawowym środkiem transportu regionalnego i lokalnego. Miasta, przez które przebiegała, zyskiwały na znaczeniu, w najgorszej sytuacji utrzymywały *status quo*. Te, do których kolej nie dotarła, podupadały. Przykłady tego typu doskonale są widoczne na obszarze Śląska Cieszyńskiego. Zyskał Novy Bohumín, stracił Strumień. Szczególnie interesujący jest tu przykład Novego Bohumína, jednej z największych stacji rozrządowych w Europie Środkowej, a jednocześnie klasycznego ośrodka typu „wrót” epoki industrialnej. O znaczeniu tutejszej stacji rozrządowej świadczy chociażby fakt funkcjonowania 12 czynnych torowisk na dworcu bohumíńskim (*Bohumín. Studie...*, 1976, s. 204—217). Jego znaczenie wzmacniało też położeniem w sąsiedztwie Ostrawsko-Karwińskiego Zagłębia Węglowego oraz bliskość granic politycznych. Rola Bohumína została uwypuklona w publikacji S. S r o k o w s k i e g o (1939 rok) z przedednia drugiej wojny światowej, w której uznano go za jeden z ważniejszych węzłów kolejowych ówczesnej Europy (ryc. 6).

Jeszcze w XIX wieku funkcję komunikacyjno-transportową tej miejscowości wzmocniła lokalizacja licznych dużych zakładów przemysłowych (czynnik optymalnej dostępności komunikacyjnej). Korzystne uwarunkowania rozwoju przyczyniły się do nadania praw miejskich osiedlu Novy Bohumín w 1924 roku. Oba miasta Novy i Stary Bohumín połączono w jeden organizm miejski dopiero w 1973 roku.

Inaczej przedstawiała się sytuacja w Strumieniu, gdzie nie wykorzystano możliwości, jakie dawała budowa linii kolejowej: „gdy budowano tzw. Nordbahn, czyli kolej północną [...], pierwotnie trasa była wytyczona na

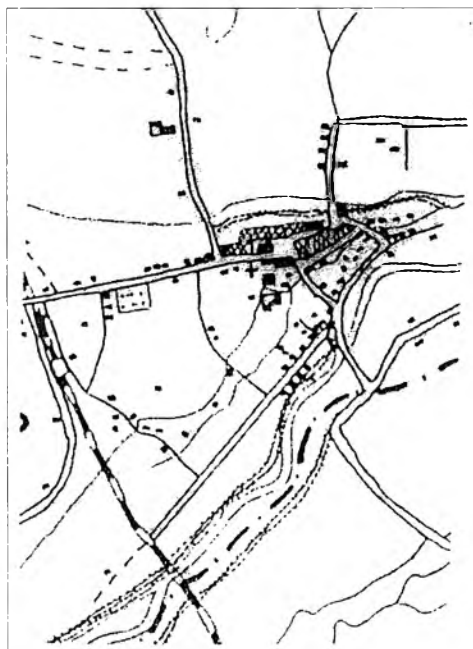


Ryc. 6. Znaczenie bohumińskiego węzła kolejowego (Srokowski, 1939, s. 536)

Fig. 6. The importance of Bohumín rail junction (Srokowski, 1939, s. 536)

Strumień. Mieszczanie jednak gwałtownie zaprotestowali, tłumacząc [...], że przejeżdżające lokomotywy podpalą podmiejskie stodoły, a bodaj czy i nie miasto” (ryc. 7). Oddalenie od linii kolejowej było powodem braku ważniejszych inwestycji przemysłowych i spadku demograficznego w latach 1880–1910 z 1669 do 1513 osób (*Cieszyn. Zarys...*, 1973, s. 179).

Lokalne węzły kolejowe przyczyniające się do zwiększenia dostępności komunikacyjnej powstały m.in. w Cieszynie, Frydku, Goleszowie, Bielsku,



Ryc. 7. Strumień w 1939 r. Najmniejsze miasto regionu cieszyńskiego (Strumień, 1983)

Fig. 7. Strumień in 1939 r. The smallest town of Cieszyn region (Strumień, 1983)

oraz Ostrawie. Lokalizacja węzłów z jednej strony była podyktowana znaczeniem ośrodków i ich potrzebami gospodarczymi, z drugiej zaś przyciągały one kolejne inwestycje. Przykładem może być Goleiszów, który z wsi rolniczej przekształcił się w osiedle zurbanizowane z rozwiniętą funkcją komunikacyjną, a przede wszystkim przemysłową (*Cieszyn. Zarys...*, 1973, s. 182).

Największe znaczenie w rozwoju aglomeracji ostrawskiej — szczególnie jej wschodniej części — miało górnictwo węglowe (Prokop, 1968; Prokop, 1998; Dohnal, Dokoupil, Káňa, 1973, s. 6). Większa część tej aglomeracji, wraz z częścią Ostrawy i Karwiną należą oczywiście do Ziemi Cieszyńskiej. Niemniej w miastach oddalonych od zagłębia węglowego: w Cieszynie, Bielsku, Frýdku czy Trzyńcu decydujące znaczenie miał przemysł, w tym hutnictwo, przemysł maszynowo-metalowy i włókienniczy.

Węgiel kamienny eksploatowano na tym terenie od co najmniej drugiej połowy XVIII wieku. Jednak dynamiczny wzrost znaczenia górnictwa miał miejsce dopiero w drugiej połowie stulecia następnego, a zwłaszcza po 1870 rok. Na początku XX wieku funkcjonowało tu już 36 kopalń węgla kamiennego (Królikowski, 1983, s. 265). Niemal cała eksploatacja węgla skupiała się na obszarze dzisiejszego powiatu Karwina i w obrębie współczesnych granic Ostrawy. Największymi ośrodkami wydobywania węgla kamiennego do 1945 roku prócz Ostrawy były miejscowości w granicach dzisiejszych miast: Karwiny, Orlovej, Hawirzowa.

Uzupełnienie górnictwa węglowego stanowiły inne działy gospodarki, rozwijające się także poza ścisłym rejonem zagłębia ostrawskiego, a mianowicie hutnictwo i produkcja hutniczo-metalowa w: Bohuminie, Lískowcu, Skoczowie, Trzyńcu, Ustroniu i Ostrawie-Vitkovicach. Z innych większych zakładów warto wspomnieć zakłady bieli cynkowej w Petřvaldzie, celulozowe w Wratisławiu, przemysł chemiczny Bohumína, zakłady wapiennicze w Goleiszowie, cukrownię w Chybiu. W dalszym ciągu rozwija się przemysł odzieżowy i włókienniczy w Bielsku. Struktura przemysłu w Frýdku i Místku (zwłaszcza włókienniczo-odzieżowego) była zróżnicowana, podobnie jak w samym Cieszynie przemysłów włókienniczego, spożywczego, poligraficznego (Prokop, 1968; *Cieszyn. Zarys...*, 1973; Dohnal, Dokoupil, Káňa, 1973; Królikowski, 1983; Louda, Kopecký, 1983; Vencalek, 1987; *Ostrava a okres Karviná*, 1996).

W cieniu dynamicznie rozwijającego się przemysłu i górnictwa rosła rola turystyki i wypoczynku. Rozwój ten opierał się na walorach przyrodniczych i krajobrazowych Beskidów. Już na przełomie lat 20. i 30. XX wieku wyraźnie zaczyna się kształtować sieć miejscowości i rejonów o charakterze wypoczynkowym, ciągnąca się od Frenštátu pod Radhostem, przez Morávkę, okolice Jablunkova, Wisły i Ustronia, po okolice Bielska (*Spezialkarten der Beskiden für Touristen*, 1930). Na mapie regionu poważnie wzrosła także rola Jastrzębia



Zdroju jako jednego z większych uzdrowisk w tej części Śląska (*Miasta polskie w tysiącleciu*, 1967, s. 441—442). Rozwojowi turystyki sprzyjała dość gęsta, jak na tereny górskie, sieć linii kolejowych, zwiększających dostępność turystyczną Beskidów. Jednak o istotnej roli turystyki i wypoczynku świadczyło tak naprawdę inne wydarzenie, które można potraktować jako symboliczne, a mianowicie oddanie do użytku w 1933 roku linii kolejowej z Ustronia do Wisły. Część miejscowości łączyło funkcje turystyczne z przemysłowymi, przy czym te pierwsze miały charakter wyraźnie uzupełniający, np. w Frýdlancie n. Ostr., Trzyńcu, Ustroniu.

Wiek XIX przyniósł więc nowe uwarunkowania tworzenia się miast i procesów urbanizacji. Jednocześnie wyraźnie wzrosła siła ich oddziaływania. W poprzednim okresie to przede wszystkim same miasta tworzyły uwarunkowania rozwoju handlu i rzemiosła. Jeśli były one niewystarczające, dochodziło do translokacji mających na celu uzyskanie dogodniejszego położenia czy warunków rozwoju, o czym świadczą przesunięcia przestrzenne śródmieścia m.in. Cieszyna, a także innych miast regionu: Bielska, Fryštátu czy Frýdka (*Cieszyn. Zarys...*, 1973, s. 115—116). Inaczej było w okresie industrialnym, kiedy to raczej miasta szukały nowych możliwości i czynników rozwoju, czy wręcz, jak w przypadku miast górniczych, były od ich rozmieszczenia ściśle uzależnione.

**Sieć miejska i jej charakter w okresie 1801—1945.** W wyróżnionym okresie industrialnym w sieci miejskiej nastąpiły bardzo istotne zmiany. Ich przesłanki zostały opisane wcześniej, niemniej trzeba tu dodać, że w efekcie nastąpił poważny wzrost demograficzny, skoncentrowany przede wszystkim w miastach i urbanizujących się osiedlach. Niemal wszystkie miasta zanotowały wzrost liczby ludności, i tak: Cieszyn z 8142 osób w 1843 roku do 20 000 osób w 1939 roku, Skoczów z 2612 osób w 1871 roku do 5136 osób w 1939 roku (Jelonek, 1956, s. 26—27, 42—43). Wyraźnie rośnie liczba ludności miast feudalnych w okolicach Ostrawy, m.in. w Fryštacie do 7767 osób (Venčálek, 1987, s. 23). Wzrost ten dotyczył także miejscowości, które w tym czasie otrzymały prawa miejskie. Na przykład polska (śląska) Ostrawa ze średniej podmiejskiej wsi, liczącej jeszcze w 1843 roku 1000 mieszkańców, urosła do wielkości 23-tysięcznego miasta w 1910 roku (*Ostrava a okres Karviná*, 1996, s. 25). Nový Bohumín, który powstał na gruntach wsi Šunýchł w ciągu niespełna 100 lat przeobraził się w blisko 11-tysięczne miasto przemysłowe (*Ostrava a okres Karviná*, 1996, s. 31). Dynamikę wzrostu liczby ludności tego miasta w nawiązaniu do feudalnego Starego Bohumína przedstawia tab. 3.

Z kolei w Ustroniu liczba ludności w latach 1849—1910 wzrosła z 3049 osób do 4275 osób, chociaż okresowo pod koniec XIX wieku sięgała prawie 4700 osób (lata 1880—1883). Ten ostatni przykład wyraźnie pokazuje, w jak wielkim stopniu wzrost demograficzny warunkowały możliwości rozwoju go-

spodarczego, w tym przypadku opartego na produkcji hutniczej (*Cieszyn. Zarys...*, 1973, s. 181).

Największym miastem powstałym w badanym okresie w granicach rozważanego euroregionu była Karwina, która na dwa lata przed nadaniem praw miejskich (w 1923 roku) liczyła blisko 20 tysięcy mieszkańców.

Tabela 3

Liczba ludności Nowego Bohumína i Starego Bohumína  
w latach 1869—1930

Table 3

Population number of Nový Bohumín and Starý Bohumín  
in the period 1869—1930

Miasto Town	Rok Year					
	1869	1880	1890	1900	1910	1930
Nový Bohumín	1055	1711	2146	5000	7806	10 794
Starý Bohumín	1334	1260	1371	1888	2794	3188

Objaśnienia: 1055 — kursywą zaznaczono liczbę ludności Nowego Bohumína w okresie, kiedy nie był jeszcze miastem.

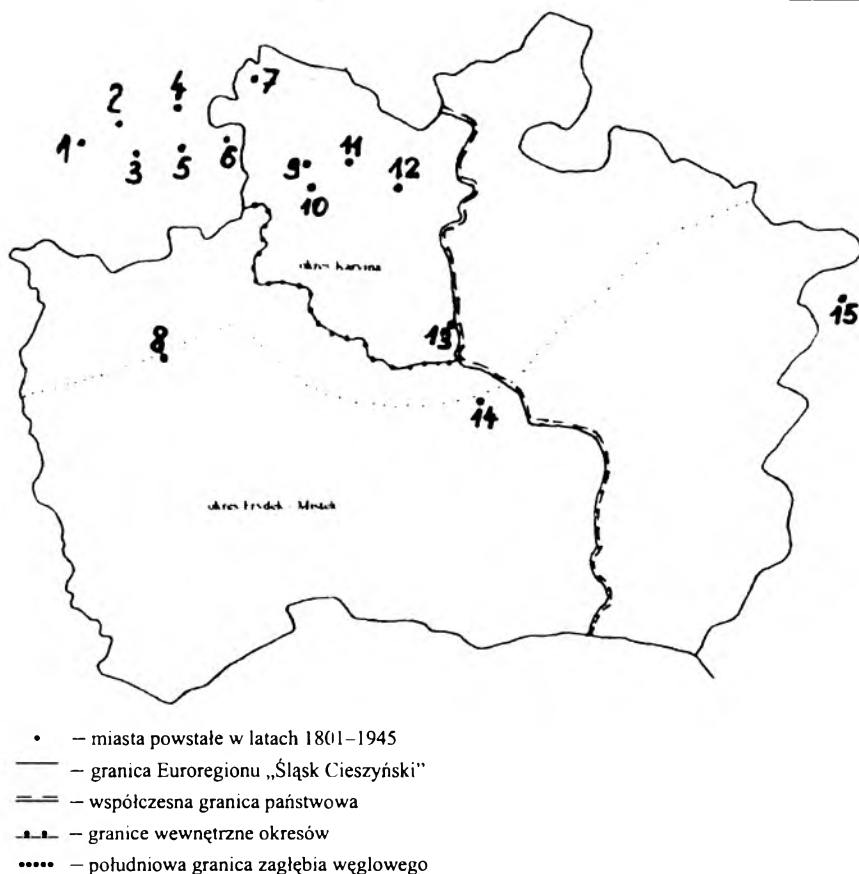
Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Bohumín. Studie...*, 1976, s. 25—26.

W latach 1801—1945 na obszarze dzisiejszego Euroregionu „Śląsk Cieszyński” powstało 7 miast: Czeski Cieszyn, Doubrava, Karwina, Łazý, Orlova, Nový Bohumín, Trzinec. Ponadto z dawnych 2 miast średniowiecznych Frýdka i Místka utworzono jeden organizm miejski pod nazwą Frýdek-Místek (tab. 1, ryc. 8).

Zmiany w umiastowieniu zachodziły też na terenie Śląska Cieszyńskiego, którego nie obejmują granice badanego euroregionu. W strefie podmiejskiej Ostrawy umiastowiły się m.in. Hrušov (1908—1941), Michalkovice (1907—1941) i polska Ostrawa (1920<sup>10</sup>—1941). Po stronie Moraw i Śląska Opawskiego prawa miejskie otrzymały jeszcze Mariánské Hory (Čertova Lhota), Přívoz, Svinov i Třebovice (*Dějiny Ostravy*, 1967, 1993; Drobek, 1999, s. 142—144; *Ostrava a okres Karviná*, s. 24—26). Koniec ich prawnej samodzielności wiązał się z rozwojem przestrzenno-administracyjnym Morawskiej Ostrawy, do której zostały one przyłączone (tab. 4). Podobny proces unifikacji w jedno miasto, jaki miał miejsce w przypadku Frýdka-Místka, rozpoczął się także w śląskim Bielsku i małopolskiej Białej. W 1939 roku okupacyjne władze niemieckie połączyły oba miasta, jednak po drugiej wojnie światowej ponownie zostały one rozdzielone w osobne organizmy miejskie. Ostatecznie miasto Bielsko-Biała powstało w 1951 roku.

W przypadku umiastowienia się Czeskiego Cieszyna pierwszorzędą rolę odegrał czynnik polityczno-administracyjny, znany również z ziem polskich,

<sup>10</sup> Od 1879 r. status miasteczka — *marktfleken* (*Ostrava a okres Karviná*, 1996, s. 24).



Ryc. 8. Umiastowienie w rejonie Euroregionu „Śląsk Cieszyński” w okresie industrialnym w latach 1801–1945

1 — Svinov; 2 — Přivoz; 3 — Mariánské Hory; 4 — Hrušov; 5 — Slézska Ostrava; 6 — Michalkovice; 7 — Nový Bohumin;  
 8 — Frýdek-Místek; 9 — Orlova; 10 — Lázně; 11 — Doubrava; 12 — Karvína; 13 — Český Cieszyn; 14 — Trzyniec;  
 15 — Bielsko-Biala

Fig. 8. Town development in the area of Euroregion „Śląsk Cieszyński” in the industrial times in the period 1801–1945

1 — Svinov; 2 — Přivoz; 3 — Mariánské Hory; 4 — Hrušov; 5 — Slézska Ostrava; 6 — Michalkovice; 7 — Nový Bohumin;  
 8 — Frýdek-Místek; 9 — Orlova; 10 — Lázně; 11 — Doubrava; 12 — Karvína; 13 — Český Tešín; 14 — Trinec;  
 15 — Bielsko-Biala

gdzie w okresie powojennym prawa miejskie nadawano większym przedmieściom miast położonych na lewym brzegu Odry i Nysy Łużyckiej (np. Zgorzelec — 1945 rok, Słubice — 1945 rok). Zarówno wielkość osiedla — ponad 8 tys. mieszkańców, jak i jego funkcje oraz przestrzeń urbanistyczna jak najbardziej uzasadniały wydzielenie drugiego ośrodka cieszyńskiego.

Umiastowienie Doubrawy i Nowego Bohumína dokonało się — podobnie jak w przypadku Orlowej — ze względu na osiągnięcie przez nie wysokiej pozycji na demograficznej i gospodarczej mapie regionu.

Tabela 4

Liczba ludności wybranych miejscowości  
wchodzących w skład dzisiejszej Karwiny  
w okresie lat 1803—1910

Table 4

Population number of the selected localities  
belonging at present to Karviná  
in the period 1803—1910

Miejscowość Locality	Rok Year				
	1803	1823	1851	1880	1910
Karwina	603	1049	1479	5488	16808
Fryštát	884	1730	1889	2960	5058
Darkov	200	—	347	614	2305
Raj	290	—	508	766	1053

Objaśnienia: 1049 — miejscowości, które w badanym okresie nie posiadały praw miejskich oraz ich liczba ludności.

Źródło: Opracowanie na podstawie: Plaček, Plaček, 1968, s. 105.

Tym samym po pierwszym okresie przemian funkcjonalno-przestrzennych, którymi objęto znaczny obszar Ziemi Cieszyńskiej, liczba miast wzrosła z 11 w 1800 roku do 16 w 1945 roku. W tej sytuacji jeden ośrodek miejski obsługiwał średnio obszar 160 km<sup>2</sup> (tab. 5). Największe zagęszczenie występowało w okolicach Ostrawy i Fryštátu, gdzie ukształtowała się sieć nowych miast górniczo-przemysłowych, najrzadsze w rejonie Frýdka, zwłaszcza w Beskidach (tab. 5).

Tabela 5

Zagęszczenie miejskiej sieci osadniczej w granicach  
współczesnego Euroregionu „Śląsk Cieszyński” w 1945 roku

Table 5

Density of urban settlement network within the borders  
of modern Euroregion „Śląsk Cieszyński” in 1945

Wyróżniony obszar (podregion) Distinguished area (subregion)	Powierzchnia (w km <sup>2</sup> ) Area (in km <sup>2</sup> )	Liczba miast w 1945 r. Number of towns in 1945 r.	Średnia powierzchnia miasta (w km <sup>2</sup> ) Average area of a town (in km <sup>2</sup> )
Podregion cieszyński	933	3	311
Podregion frydecki	1273	5	255
Podregion karwiński	347	10	35
Euroregion — ogółem	2553	17	150

Źródło: Opracowanie własne.

Oczywiście sieć miejska była dość zróżnicowana i to zarówno wielkościowo, jak i funkcjonalnie (tab. 6). W okresie międzywojennym na Śląsku

Tabela 6

Liczba ludności i charakter funkcjonalny  
w miastach Śląska Cieszyńskiego w okresie  
międzywojennym

Table 6

Population number and functional  
character in towns of Cieszyn Silesia in the  
interwar period

Miasto Town	Liczba ludności (w tys.) Population (in thousand)	Charakter funkcjonalny Functional character
Miasta powyżej 20 000 mieszkańców Towns with population over 20 000		
Bielsko	22,6	W
Cieszyn	20,0	C
Śleszka Ostrawa	22,9	W
Miasta powyżej 10 000 mieszkańców Towns with population over 10 000		
Karwina	19,2	W
Frýdek	10,1	C
Miasta powyżej 5000 mieszkańców Towns with population over 5000		
Nový Bohumín	9,6	W
Stary Bohumín	6,9	C
Czeski Cieszyn	8,1	W
Doubrava	5,2	W
Fryštát	7,6	C
Hrušov	7,7	W
Lazý	8,1	C
Michalkovice	5,9	W
Orlova	9,7	W
Skoczów	5,1	C
Miasta poniżej 5000 mieszkańców Towns with population below 5000		
Strumień	2,0	C

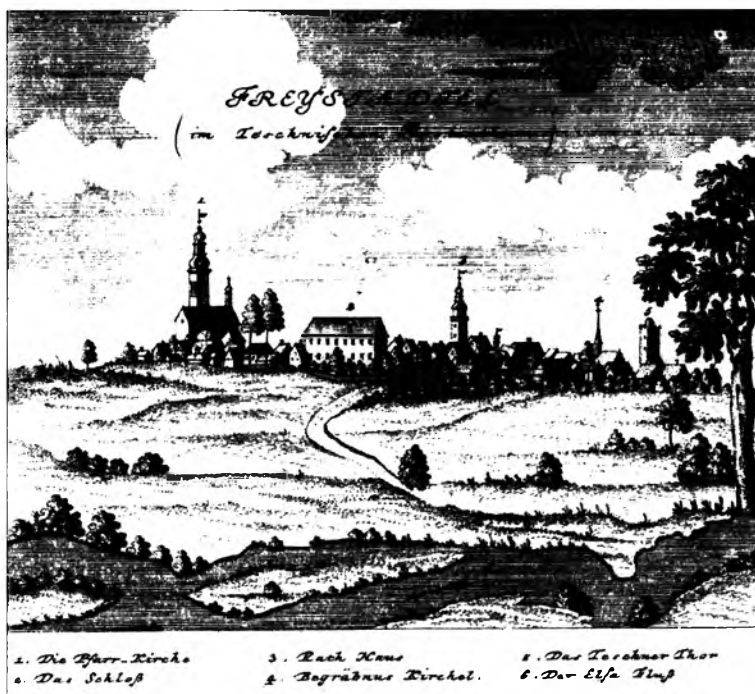
Objaśnienia: C — miasto o charakterze ośrodka centralnego,  
W — miasto o charakterze ośrodka wyspecjalizowanego.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Jelonek, 1956; *Nástin dějin...*, 1992; dla miast czeskich dane pochodzą z 1921 r., dla polskich z 1939 r.

Cieszyńskim tylko 3 miasta liczyły więcej niż 20 tys. mieszkańców — Bielsko, Cieszyn i Slezska Ostrawa, 2 miasta — Karwina i Frýdek mieściły się w przedziale od 10 tys. do 20 tys. mieszkańców, pozostałe miały mniej niż 10 tys. mieszkańców, przy czym w tej grupie wyraźnie dominowały ośrodki z przedziału 5—10 tys. mieszkańców.

Ryc. 9. Okolice Fryštátu około 1650 r. na mapie J.A. Komeńskiego (*Ostrava a okres Karviná*, 1966, s. 41)

Fig. 9. The neighbourhood of Fryštát in about 1650 on the map of J.A. Komeński (*Ostrava a okres Karviná*, 1966, s. 41)



Ryc. 10. Fryštát — widok na miasto sprzed okresu industrializacji (*Ostrava a okres Karviná*, 1966, s. 41)

Fig. 10. Fryštát — the view of town before the industrialisation period (*Ostrava a okres Karviná*, 1966, s. 41)

Jak widać z powyższego zestawienia, w okresie tym swą pozycję w dużej części utrzymywały dawne miasta feudalne, chociaż o ich rozwoju w coraz większym stopniu decydowały funkcje wyspecjalizowane, związane z rozwojem głównie przemysłu, czego niezaprzeczalnym symbolem było Bielsko.

W przypadku niektórych miast o średniowiecznym rodowodzie zauważa się mniejszą dynamikę wzrostu chociażby w kontekście sąsiednich nowo powstałych ośrodków. Znamiennym tego przykładem był fakt, iż w 1921 roku Fryštát — niegdyś drugie miasto regionu, miał tylko 7,6 tys. mieszkańców, gdy tymczasem ukształtowana w okresie industrialnym górniczo-przemysłowa osada Karwina — ponad 2,5 raza więcej, tj. 19,3 tys. mieszkańców (ryc. 9, 10, *Nástin dějin...*, 1992, s. 86).

### Wybrane zjawiska w przestrzeni osadniczej pogranicza polsko-śląsko-morawskiego w jego rozwoju historycznym

**Tworzenie się średniowiecznych układów liniowych rozmieszczenia miast.** Analiza historycznego rozwoju sieci osadniczej w rejonie Euroregionu „Śląsk Cieszyński” skłania do spojrzenia na nią w szerszym kontekście. Kontekst ten stanowią cztery wybrane procesy wybitnie charakterystyczne dla tego regionu i nadające mu dość klarowną specyfikę w ujęciu ewolucji i stanu sieci osadniczej. Cztery wyróżnione w rozdziale procesy należy omawiać z pierwszeństwem dla układów liniowych miast typu *gateway cities* lub o zbliżonym typie. Pierwszeństwo wynika tu oczywiście z najstarszej genezy i z kilkusetletniego okresu funkcjonowania tego typu układu. Pojęcie „gateway cities”, a więc „miast—wrót” w postaci zaproponowanej przez A.F. Burgharda (1971) i J. Birda (1973) nie jest całkiem nowe. Zagadnieniem tym zajmował się wcześniej m.in. L. Sawicki (1910), czy później M. Janiszewski (1991)<sup>11</sup>. Każdy z autorów inaczej definiował jednak wyróżnioną grupę miast. Dla L. Sawickiego (1910, s. 7) były to łańcuchy brzeżne (kordony) miast, dla M. Janiszewskiego (1991, s. 16) — miasta na granicach fizjograficznych. Niemniej wszystkie trzy nazwy, pomimo że zwracają uwagę na różne aspekty zjawiska, w sposób dość oczywisty wskazują na podstawową cechę „miast—wrót”, a mianowicie na ich graniczność. Graniczność ta przejawia się w położeniu omawianego typu ośrodka miejskiego w miejscu styku funkcjonującej w przestrzeni osadniczej społeczno-ekonomicznej granicy, najczęściej kształtującej się w efekcie istnienia granicy fizyczno-geograficznej lub politycznej. Miasto może być położone bezpośrednio przy granicy albo w wąskiej strefie przejściowej, jeśli taka się wytworzyła.

<sup>11</sup> Por. także artykuł R. Krzysztofika (2000b).

„Miasta—wrota” korzystały z dogodnego położenia stykowego, dzięki czemu mogły pośredniczyć w wymianie pomiędzy obszarami o zróżnicowanej specyfice produkcji towarowej lub — jak w przykładzie zaprezentowanym przez A.F. Burghardta (1971) i J. Birda (1973) — pomiędzy obszarami lepiej i gorzej zagospodarowanymi (czy też w ogóle nie zagospodarowanymi).

Szczególne warunki do kształtowania się układu „miast—wrót” istniały w brzeźnych strefach pasm górskich, przechodzących w obniżenia o charakterze pogórzy, czy wręcz równoległych dolin i terenów nizinnych (ryc. 5). Są to zatem 2 z 9 rodzajów wyróżnionych przez M. Janiszewskiego (1991, s. 18)<sup>12</sup>. Jednak obok miast położonych na granicy morza i lądu są one najbardziej wyraziste. Charakterystycznym zjawiskiem była lokacja miast w miejscu, gdzie granicę fizjograficzną przecinał prostopadle większy ciek wodny, płynący z śródgórskiej doliny. Położenie takie umożliwiało lepszą penetrację, zwłaszcza obszaru górskiego. Wzdłuż rzeki bowiem poprowadzono główne szlaki wymiany. Jeśli rzeka była spławna bądź żeglowna, to sama służyła jako droga handlowa. Oprócz funkcji handlowej miasto położone na granicy terenów niżej i wyżej wyniesionych miało też korzystne usytuowanie z uwagi na jego strategiczność i obronność, co zwłaszcza w czasach średnio-wiecznych nie pozostawało bez znaczenia.

Jeden z bardziej zarysowanych układów „miast—wrót” ukształtował się na pograniczu polsko-śląsko-morawskim. Śląsk Cieszyński jest jego centralnym fragmentem w rejonie, który przecinają również prostopadle poprowadzone granice polityczne i etniczne (ryc. 5, 11). Południowy pas górski tworzyły tu Góry Hostyńskie, Beskid Śląski i Beskid Mały o wysokościach bezwzględnych 500—1300 m n.p.m. Pas ten miał szerokość 20—60 km i długość około 200 km. Od strony północnej przechodził w pas pogórzy o wysokościach 300—500 m n.p.m. i szerokości 5—30 km. Najniżej położony był pas wielkich dolin i obniżen na przedpolu Karpat i Sudetów (Brama Morawska, Kotlina Ostrawska, Dolina Górnej Wisły i Podgórze Wilamowickie). Doliny i obniżenia te wykorzystują dwie główne polskie rzeki: Wisłę i Odrę. Wysokości bezwzględne sięgają tu na ogół 200—300 m n.p.m. Od północy pas dolinny ograniczały Góry Odrzańskie z przedgórzami około 300—700 m n.p.m. oraz wyniosłość Wyżyny Zachodniomałopolskiej około 250—500 m n.p.m. (K o n d r a c k i, 1988).

Do morfologii terenu dopasował się układ miast. Na granicy Gór Hostyńskich i Beskidów z ich pogórzami powstały, począwszy od zachodu: Bystřice,

<sup>12</sup> Porty, miasta na granicy lądu i morza, miasta na granicach gór i pogórzy, miasta na granicach przedgórzy i nizin, miasta na granicach wyżyn i nizin, miasta na granicach wyższych i niższych części wyżyn, miasta na granicach wyniosłości i obniżen nizu, miasta na granicach krajobrazów polodowcowych, miasta na granicach gleb, miasta na granicach kompleksów leśnych oraz na polanach leśnych.





Ryc. 11. Obszar dzisiejszego pogranicza polsko-czeskiego w latach 1349–1526 (Heffner, 1998)

Fig. 11. The area of present Polish-Czech borderland in the period 1349–1526 (Heffner, 1998)

Krásno nad Bečvou, Valašské Meziříčí, Štramberk, Bielsko, Biała, Kęty, Andrychów i Wadowice. W wewnętrznej strefie pogórzy, stanowiących tu stosunkowo wąską strefę „buforową” między górami a kotlinami, ulokowały się: Nový Jičín, Příbor, Brušperk, Frydek, Místek, Cieszyn, Skoczów, Szybowice, Zator. Na granicy Gór Odrzańskich i ich pogórza z Bramą Morawską powstały: Hranice, Odry, Fulnek, Bílovec, Klimkovice. Na granicy kotliny górnej Wisły z Wyżyną Zachodniomałopolską były to: Strumięń, Pszczyna, Bieruń, Chrzanów. W rejonie Płaskowyżu Rybnickiego wytworzyła się dodatkowa linia podziału, ograniczająca tereny leśne o słabszych glebach od terenów rolniczych. Wyznacza ją oś: Racibórz, Wodzisław Śląski, Rybnik, Żory, Pszczyna, Bieruń.

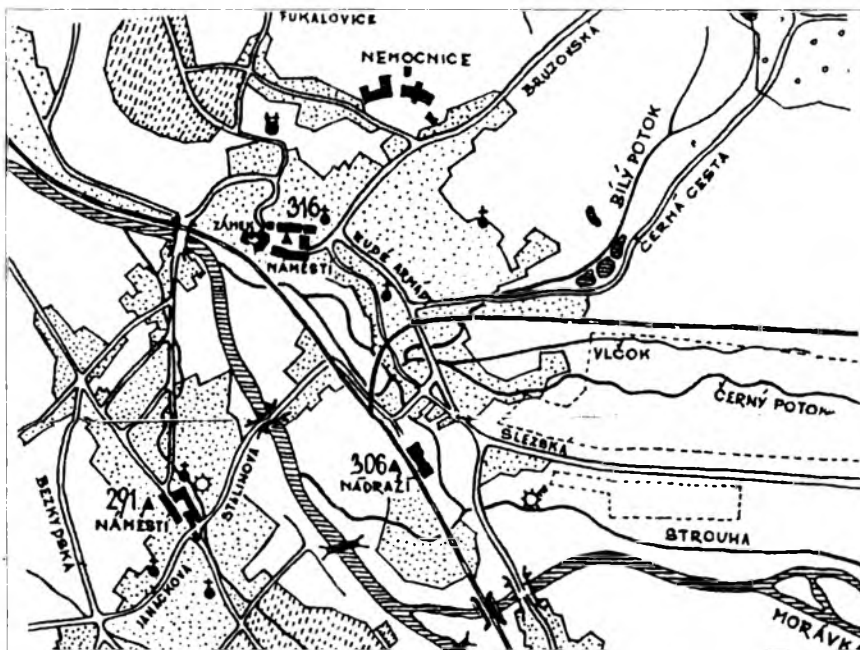
Ze względu na niższe niż w rejonie beskidzkim deniwelacje terenu to właśnie ta oś miała priorytetowe znaczenie w wydzieleniu się granicy ekonomicznej na północ od górnej Wisły, czego dowodzi liczba lokowanych na niej miast. Wewnątrz dolin, w pobliżu największych węzłów hydrograficznych, powstały ważne ośrodki miejskie okresu feudalnego: Morawska Ostrawa i Oświęcim. W przypadku największych śródgórskich dolin miasta lokowano daleko w ich głębi. Były to: Rožnov pod Radhoštěm, Jablunkov, Żywiec, Jordanów.

Wraz z obniżaniem się wysokości bezwzględnych w terenie, w gospodarce regionu spadało znaczenie leśnictwa i wypasu owiec na rzecz hodowli i upraw zbożowych (w erze nowożytnej jeszcze ziemniaczanych). W dolinach, wzdłuż największych rzek, wzrastała rola wypasu bydła i rybołówstwa.

Ze zmienności produkcji na obszarach położonych na różnych wysokościach korzystały miasta feudalne, stając się ważnymi ośrodkami lokalnej wymiany handlowej. Na Śląsku Cieszyńskim miejscowe węzły dróg lokalnych sprzężone były w kilku miejscach z bardzo ważnym szlakiem handlowym o znaczeniu międzynarodowym, biegnącym z Wiednia do Krakowa i dalej w głąb ziem polskich. Węzły drogowe powstały w Místku (wraz z Frýdkiem), i Cieszynie, Skoczowie i Bielsku. Miasta te w różnym stopniu uczestniczyły także w handlu krajowym i zagranicznym, a wśród nich szczególnie Cieszyn (*Cieszyn. Zarys...*, 1973; Chlebowczyk, 1984a, b; *Nástin dějin Tešínska*, 1992; *Dzieje Skoczowa...*, 1993). Ich genezy trzeba szukać w dogodnym położeniu na górkim przedpolu przeciętym największymi beskidzkimi rzekami płynącymi w obrębie Ziemi Cieszyńskiej: Wisły, Olzy i Ostravicy oraz paleodoliny Soły na południe od Bielska. Wyjątkowe znaczenie Cieszyna w tym układzie wynikało ze szczególnej roli doliny Olzy, którą biegł bardzo ważny szlak handlowy ze Słowacji (Węgier) na Śląsk i do Wielkopolski (Popiołek, 1904, 1916; Morys, 1960). W epoce industrialnej rola „miast—wrót” w regionie straciła wyraźnie swoje znaczenie. Wynikało to z przesunięcia głównego szlaku komunikacyjnego, czyli linii kolejowej Wiedeń—Kraków nieco na północ. Jednocześnie systematycznie spadający udział płodów rolnych i leśnych w wymianie prowadził do zmniejszenia się roli „miast—wrót” jako ośrodków wymiany pomiędzy obszarami o różnej specyfice produkcji rolniczej. Znaczenia nabrała natomiast redystrybucja towarów przemysłowych pochodzących z zewnątrz.

**Tworzenie się ośrodków sprzężonych.** Do okresu feudalnego sięga także geneza miast sprzężonych lub inaczej bliźniaczych. Na omawianym obszarze rejonu Śląska Cieszyńskiego w okresie od XIII wieku do co najmniej 1945 roku funkcjonowało łącznie 5 par tego typu miast: Frýdek i Místek, Bielsko i Biała, Fryštát i Karwina, Stary Bohumín i Nový Bohumín oraz Cieszyn i Czeski Cieszyn (ryc. 12). Ten ostatni układ funkcjonuje również współcześnie.

Spośród 16 miejscowości zatem umiastowionych do wybuchu drugiej wojny światowej, a leżących obecnie w granicach badanego euroregionu, aż 8 — czyli połowa — znajdowało się w tego typu sprzężeniach. Odsetek ten w skali regionów historycznych na ziemiach polskich i czeskich nie ma sobie równych. Obliczenia przeprowadzono w ramach badań własnych nad siecią miejską ziem polskich w ujęciu jej historycznego rozwoju oraz analizy sieci miast Republiki Czeskiej. Kilkunastoprocentowy odsetek miast o takim charak-



Ryc. 12. Frýdek-Místek — fragment współczesnej mapy (700 let Frýdku-Místku, 1965, s. 24—25)

Fig. 12. Frýdek-Místek — the fragment of a modern map (700 let Frýdku-Místku, 1965, s. 24—25).

terze występuje jeszcze na obszarze Wielkopolski właściwej. W innych regionach nie przekracza kilku procent. Za układ miast sprzężonych uznano w niniejszym artykule parę miast położonych od siebie nie dalej niż 1—2 km, powstałych w efekcie tego samego czynnika miastotwórczego lub na skutek późniejszych sił ekonomicznych ukształtowanych w wyniku jego dynamicznego rozwoju. Miasta sprzężone Ziemi Cieszyńskiej można podzielić według:

a) genezy historycznej, w obrębie której wyróżnia się:

- układy feudalne — XIII—XVIII wiek (Místek i Frýdek, Bielsko i Biała),
- układy doby industrialnej, ukształtowane w okresie 1801—1945 (Cieszyn i Czeski Cieszyn, Fryštát i Karwina oraz Nový Bohumín i Stary Bohumín),

b) statusu sprzężenia:

- zanikły: Místek i Frýdek — w latach: przed 1333 rokiem, po 1387 roku i przed 1402 rokiem, po 1943 roku; Bielsko i Biała — w latach: 1723—1939 oraz 1945—1950; Fryštát i Karwina — w latach 1923—1949; Nový Bohumín i Stary Bohumín — w latach 1924—1973; w tym przypadku z dwóch wcześniej powstałych miast po zniesieniu granic polityczno-administracyjnych powstało jedno;

- funkcjonujący (Cieszyn i Czeski Cieszyn — od 1920 roku, z przerwą w 1939 roku), kiedy nastąpił podział jednego miasta na dwa miasta bliźniacze;
- c) charakteru granicy:
- wyraźny i trwały, gdzie na ogół nastąpiło połączenie granicy fizyczno-geograficznej (np. rzeka) z granicą antropo-geograficzną (np. granica polityczna). Zaliczyć tu trzeba układy: Místek i Frýdek, Bielsko i Biała oraz Cieszyn i Czeski Cieszyn;
- mało wyraźny i nietrwały, gdzie dwa miasta rozgraniczał jeden rodzaj granicy (na ogół typu fizyczno-geograficznego) lub każde z miast miało wyraźnie różną historycznie i funkcjonalnie genezę; do tego typu sprzężeń trzeba zaliczyć Nový Bohumín i Stary Bohumín<sup>13</sup> oraz Fryštát i Karwinę.

Geneza miast w układach bliźniaczych jest dość zróżnicowana. W przypadku Bielska i Białej oraz Místka i Frýdka był nią przebieg granicy między Śląskiem (Cieszyńskim) a odpowiednio Rzeczpospolitą (Małopolska) i państwem czeskim (Morawy). Oba układy zaistniały na tej samej ważnej drodze handlowej z Wiednia do Krakowa. Podobnie było w przypadku międzywojennych zmian granic, w efekcie czego Cieszyn podzielono na dwa miasta. Oba miasta, podobnie jak w przypadku poprzednich dwóch par, koncentrowały ruch graniczny, co w miastach feudalnych było silnym czynnikiem ekspansji innych dziedzin gospodarki: przemysłu, handlu i usług. W przypadku Bohumína wyspecjalizowane przedsięwzięcia gospodarcze (budowa węzła kolejowego, rozwój przemysłu), sytuowały się w pewnym oddaleniu od miasta średniowiecznego. Odległość ta była na tyle duża, że ukształtował się nowy ośrodek o morfologii i społeczności wyraźnie różnej niż w feudalnym Starym Bohumínie, na tyle zaś bliska, że miasto przyjęło nazwę Nový Bohumín. To zaś stanowiło efekt zarówno bliskości przestrzennej, jak i różnego typu powiązań społeczno-ekonomicznych.

Zbliżony charakter miało sprzężenie karwińsko-frysztackie. Z przytoczonego zestawienia układów sprzężonych widać, że część z nich pokrywała się z typem „miast—wrót”. Te właśnie zespolenia miejskie oprócz stołecznego Cieszyna odznaczały się największą dynamiką rozwoju w okresie feudalnym. Omawiana sytuacja wynikała z przecięcia się osi północ—południe (granica polityczno-administracyjna typowa dla układów sprzężonych) z osią wschód—zachód (granica fizjograficzna typowa dla układów „miast—wrót”). Tak korzystne układy sprawiały, że rozczłonkowany administracyjnie organizm

<sup>13</sup> Starszą genezę ma para XIII-wiecznych miast: Krasna nad Bečvou i Valašské Meziříčí, tworzących interesujące sprzężenie miast położonych u wylotu Rožnowskiej i Wsetínskiej Beczwy z rejonu górskiego na obszar podgórski. Ośrodki te, zintegrowane w 1923 r., leżą około 30 km na południowy zachód od Frýdka-Místka (*Beskydy...*, 1985).

miejski rozwijał się dość regularnie we wszystkich czterech kierunkach, nawiązując jednak do lokalnych warunków topograficznych. W morfologii miast tego typu pozostały także dwa śródmieścia o zbliżonych funkcjach, czego nie ma w pozostałych parach miast sprzężonych w rejonie Śląska Cieszyńskiego<sup>14</sup>. Śródmieścia te stanowią swoiste dziedzictwo dawnych, wyodrębnionych układów urbanistycznych.

**Urbanizacja wsi a umiastowienie.** Pod pojęciem urbanizacji w rozdziale tym rozumie się ogół procesów społeczno-ekonomicznych prowadzących do upodabniania się morfologii przestrzeni oraz społeczności wiejskiej do tej, która w danym okresie charakteryzuje miasta *sensu stricto*. Urbanizacja wyraża się w przemianach: przestrzennych, demograficznych, ekonomicznych, społecznych. Jako znacznie węższe pojęcie trzeba uznać umiastowienie<sup>15</sup>. Umiastowienie jest to proces dalszego rozwoju przestrzeni zurbanizowanej, w efekcie którego wcześniej zurbanizowany ośrodek otrzymuje prawa miejskie i powszechnie jest uważany za miasto.

Według tych kryteriów zarówno procesy urbanizacji, jak i umiastowienia miały genezę co najmniej średniowieczną. W tym okresie dochodziło do lokacji pierwszych miast, opierających się na różnego typu zurbanizowanych osadach, takich jak: podgrodzia, targi, osady górnicze i inne. Lokacje osad na gruncie wcześniej istniejących zurbanizowanych załączków wyraźnie zdominowały miejską sieć osadniczą. Podobnie było na Ziemi Cieszyńskiej. Niezależnie od dynamicznych procesów przemian ośrodków zurbanizowanych w miasta funkcjonowała też sieć osiedli zurbanizowanych, które nie podlegały umiastowieniu lub następowało to w znacznie późniejszym okresie. Do tej grupy należały wspomniane już wcześniej nierolnicze przedmieścia większych miast (m.in. Cieszyna, Bielska) oraz osiedla przemysłowe i górnicze położone głównie w strefie beskidzkiej (Čeladna, Frýdlant, Ustroń). Ich rozwój zaakcentował się szczególnie w erze nowożytniej.

Nowy etap urbanizacji wsi wystąpił dopiero w XIX wieku zachodząc, wraz z rozwojem górnictwa i przemysłu poza obrębem miast z jednej strony, z drugiej strony zaś po zniesieniu pańszczyzny w Austro-Węgrzech i krajach ościennych, co było niezbędnym czynnikiem zaspokojenia nowo rodzącej się industrializacji w siłę roboczą.

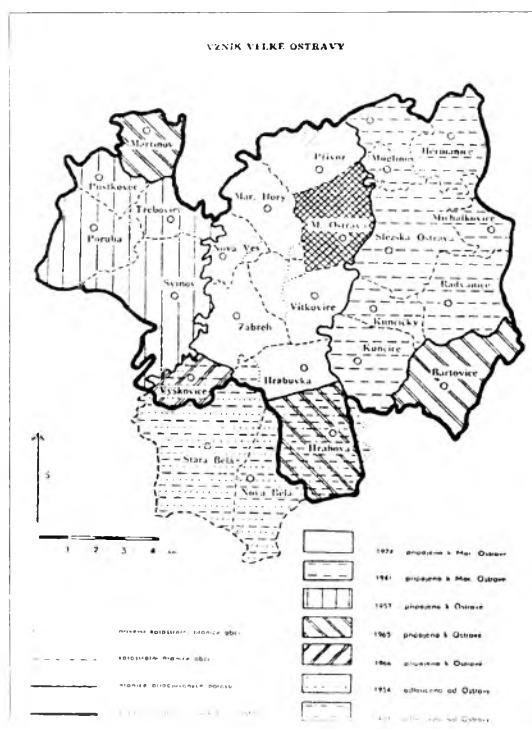
Na ziemiach polskich i czeskich szczególną rolę odegrały obszary zalegania i eksploatacji węgla kamiennego w zagłębiu śląsko-morawskim. W ciągu ponad 100 lat procesy industrializacji całkowicie zmieniły obraz sieci osadniczej między Dąbrową Górniczą a Ostrawą. Na obszarze byłego województwa

<sup>14</sup> Systematycznie zanika funkcja handlowo-usługowa dawnego miasta Bielska, po drugiej wojnie światowej zaś rośnie ona w Czeskim Cieszynie.

<sup>15</sup> Z uwagi na wielość definicji, a przede wszystkim wieloznaczność określenia *urbanizacja*, słuszne wydaje się wyodrębnienie procesu polegającego na faktycznym powstaniu miasta (Liszewski, Maik, 2000, s. 111–117).

katowickiego sieć blisko 30 miast, które funkcjonowały tu w 1800 roku, w następnym okresie (1801—1945) uzupełnia dalszych 15 miast i kilkadziesiąt zurbanizowanych wsi (K r z y s z t o f i k, 2000a, s. 161—165). Podobnie było na pograniczu śląsko-morawskim na terenie Czech, gdzie sieć miast feudalnych została uzupełniona przez kilkanaście nowych miast i kilkadziesiąt zurbanizowanych osiedli. Najbardziej powszechnym modelem urbanizacji było przekształcenie typowo rolniczej — jednozawodowej wsi w osiedle dwuzawodowe chłopsko-robotnicze z tendencją do zmian w kierunku typu *stricte* przemysłowego lub górniczego. Z dawnego układu przestrzennego wsi pozostał jedynie zarys jej dawnej morfologii, z główną ulicą i systematycznie zaburzaną siatką parcel (Michalkovice — dzielnica Ostrawy, Porąbka — dzielnica Sosnowca). W jeszcze większym stopniu dokonały się przemiany struktury ekonomicznej i społecznej tego typu osiedla. Większość ludności związana była zawodowo z miejscową kopalnią lub zakładem przemysłowym, w coraz większym stopniu zaznaczały się również dojazdy do pracy w sąsiednich miastach, czemu wydatnie sprzyjał dynamiczny rozwój połączeń kolejowych.

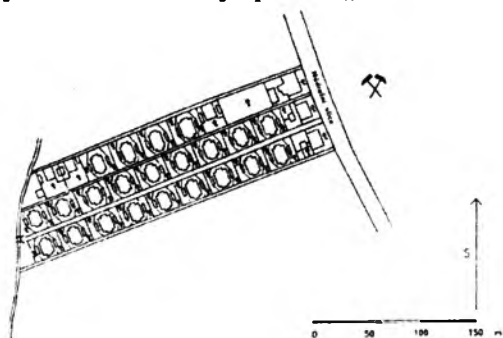
Zurbanizowane wsie rozwijały się niezależnie, w pewnym oddaleniu od miast (Orlova, Porąbka) lub też jako dawne wsie przedmiejskie, w XIX wieku silnie zindustrializowane (lewobrzeżny Cieszyn, pas osad wokół Bielska i Białej, miejscowości na prawym brzegu Ostrawicy na wysokości Morawskiej Ostrawy). Ten ostatni typ miejscowości w późniejszym okresie podlegał procesowi systematycznych włączeń do miasta, wokół którego się one rozwinęły (ryc. 13).



Ryc. 13. Ekspansja przestrzenno-administracyjna Ostrawy (*Dějiny Ostravy*, 1967, s. 561)

Fig. 13. Spatial-administration expansion of Ostrava (*Dějiny Ostravy*, 1967, s. 561)

Inny typ osadnictwa zurbanizowanego stanowiły różnego rodzaju kolonie i osiedla domów pracowniczych. W praktyce osadnictwo tego typu rozwinęło się w granicach administracyjnych wszystkich większych miast zarówno GOP-u, jak i Zagłębia Ostrawsko-Karwińskiego. Po stronie polskiej przykładem tego typu przestrzeni osadniczej są m.in. Giszowiec i Nikiszowiec w Katowicach, po stronie czeskiej kolonie Jindřich i Terezie w Ostrawie (ryc. 14). Kolonie robotnicze najczęściej powstawały na skraju lub nawet w oddaleniu od wcześniejszych wsi feudalnych i pomimo coraz większego zbliżenia w strukturze społeczno-zawodowej osiedli obu typów były to jednostki na swój sposób „obce” w lokalnej strukturze osadniczej.



Ryc. 14. Plan górniczej kopalni przy szybie Jindřich w Morawskiej Ostrawie (*Dějiny Ostravy*, 1967, s. 291)

Fig. 14. Plan of a coal mine near shaft Jindřich in Moravska Ostrava (*Dějiny Ostravy*, 1967, s. 291)

Kolonie robotnicze chociaż kojarzą się z terenami eksploatacji węgla kamiennego w zagłębiu górnośląskim czy w okolicach Ostrawy, to powstawały także na terenach słabiej zurbanizowanych i uprzemysłowionych. Przykładem może być osiedle w ustronskich Hermanicach, powstałe około 1870 roku, gdzie w 20 domkach mieszkało łącznie 382 mieszkańców (*Kronika Ustronia*, 1997, s. 7).

Proces umiastowienia się regionu oparty na nowych czynnikach miastotwórczych był wyraźnie spóźniony w stosunku do czasu ich zaistnienia o kilkadziesiąt lat. Pomimo że proces industrializacji zaczął się na przełomie XVIII—XIX wieku, a w XIX wieku nabrał wyraźnej dynamiki, pierwsze, nowe miasta otrzymały w XIX wieku prawa miejskie. Niemniej była to tendencja typowa również w innych, nowo kształtowanych okręgach i skupiskach przemysłowych, znana m.in. z rejonu GOP-u (Krzysztófik, 2000a).

Prawne zaistnienie nowych miast było utrudnione ze względu na i tak już gęstą sieć miast feudalnych, zwłaszcza w rejonie Ostrawy—Karwiny, które w znacznym stopniu przejmowały funkcje produkcyjno-logistyczne rozwijającego się przemysłu i górnictwa. K. Sarna (1967) analizując moment przemian sieci feudalnych miast w miasta industrialne na obszarze GOP-u, wykazującym silną zbieżność z Zagłębiem Ostrawsko-Karwińskim, pisze: „Bytom, Gliwice, Mysłowice spełniały określone funkcje administracyjne, a także produkcyjne [...]. Wraz z procesami industrializacji wszystkie te funkcje ulegały daleko idącym przeobrażeniom. Ponadto [...] właśnie te miasta z racji spełnianych

funkcji mogły się stać ośrodkami dyspozycji gospodarczej” (Sarna, 1967, s. 111). Umieszczenie pojawia się na ogół w momencie ustabilizowania się procesów ekonomicznych i społecznych danej miejscowości. Sprzyja temu zróżnicowanie ekonomiczno-społeczne mieszkańców oraz zróżnicowanie urbanistyczne przestrzeni, którą zamieszkują. Opóźnia je szeroko rozumiana monokulturowość, tym więc należy tłumaczyć opóźnienia w przyznawaniu praw miejskich gminom górniczym i uprzemysłowionym o wybitnie wyspecjalizowanym charakterze.

W tym miejscu trzeba nadmienić, że jeszcze przed 1945 rokiem zostały zainicjowane procesy mające wpływ na umieszczenie lub ewentualne pozabawienie praw miejskich tych miast, które przywilej otrzymały po 1945 roku.

Pewnym miernikiem pokazującym stopień urbanizacji w okolicach Ostrawy i Karwiny jest gęstość zaludnienia, z jednoczesnym uwzględnieniem informacji na temat górniczo-przemysłowej struktury zawodowej ludności. Jej wielkość w niektórych przypadkach świadczy wręcz o przegęszczeniu pewnych rejonów, m.in. w skali powiatów: Morawska Ostrawa — 1123 osoby/km<sup>2</sup>, polska Ostrawa — 1408 osób/km<sup>2</sup>, oraz w skali gmin m.in.: Vitkovice 5309 osób/km<sup>2</sup>, Morawska Ostrawa — 4467 osób/km<sup>2</sup>, Orlova — 1590 osób/km<sup>2</sup> (*Ostravská primyslová oblast...*, 1973).

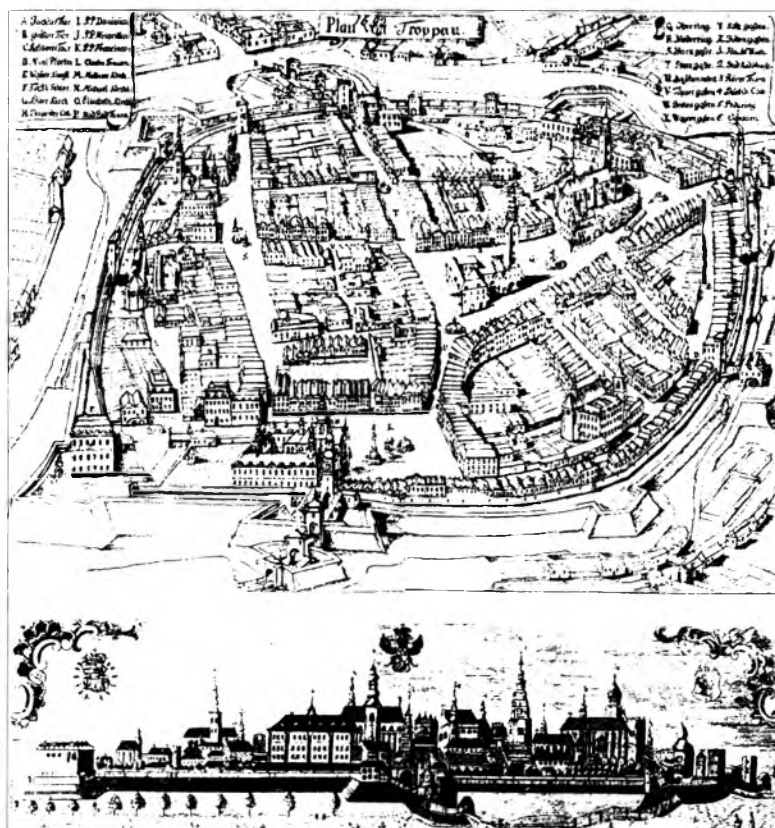
Innymi słowy, biorąc pod uwagę trzy procesy: industrializację—urbanizację—umieszczenie, do 1945 roku mieliśmy do czynienia przede wszystkim z pierwszymi dwoma etapami (ryc. 15).

Trzeba podkreślić, że opóźnienia w przyznawaniu praw miejskich ośrodkom wyspecjalizowanym były szczególnie widoczne, a proces ten rozpoczął się co najmniej w średniowieczu. Miejscowości o charakterze ośrodków centralnych (lokalny handel, produkcja i usługi oraz nadrzędne funkcje administracyjne w stosunku do otoczenia) zazwyczaj umiastawiały się znacznie szybciej.

**Procesy formowania się konurbacji miejskiej jako funkcjonalna specjalizacja przestrzeni osadniczej.** Omawiany obszar Śląska Cieszyńskiego ze względu na swe położenie został objęty w XIX wieku strefą tworzenia się konurbacji ostrawsko-karwińskiej. Za konurbację uznaje się tu zwarty obszar o bardzo gęstej miejskiej sieci osadniczej (jedno miasto przypada na mniej niż 50 km<sup>2</sup>), powiązany genetycznie tym samym czynnikiem miastotwórczym. W odróżnieniu od aglomeracji nie ma na tym terenie jednego bardzo wyraźnie dominującego ośrodka nadrzędnego lub jest ich kilka o niewielkiej sile oddziaływania w stosunku do swojego potencjału demograficznego i gospodarczego. Rozkwit trzech konurbacji położonych na pograniczu morawsko-śląsko-małopolskim nastąpił w wyniku eksploatacji węgla kamiennego z tego samego zagłębia węglowego. Eksploatacja węgla kamiennego i powiązana z nią industrializacja na obszarze pograniczy kulturowo-historycznych i polityczno-administracyjnych wyraźnie zachwiała dotychczasową rolę niektórych







Ryc. 16. Plan i widok Opawy z drugiej połowy XVIII w. — niegdyś oprócz Raciborza największego miasta w południowej części Śląska  
(Opava 1224—1974, 1975)

Fig. 16. Plan and view of Opava in the second part of the 18<sup>th</sup> century — once the largest town (side by side with Racibórz) of the southern part of Silesia  
(Opava 1224—1974, 1975)

W okresie międzywojennym konurbacja wokół Ostrawy miała już wyraźny zarys przestrzenny. Tworzyło ją 13 miast (Doubrava, Fryštát, Hrušov, Karwina, Lazý, Mariánské Hory, Michalkovice, Morawska Ostrawa, Novy Bohumín, Orlova, Přivoz, Slezska Ostrawa, Svinov) i kilkanaście silnie zurbanizowanych gmin i osad (m.in. Kunčice, Lutyne, Mugilnov, Petřvald, Radvanice, Rychvald, Šenov, Vitkovice, Vratimov). Niektóre z nich, tj. Rychvald i Vratimov w 1936 roku uzyskały status osiedla miejskiego typu *mestys*, co na ogół było prawn-administracyjną przesłanką do późniejszego umiastowienia (*Mistopisny Rejstřík...*, 1974). Dynamiczny rozwój przemysłu i górnictwa przyczynił się do tego, że ludność niektórych, nawet niemiej-

skich, gmin przekraczała 5000 osób, np. w Radvanicach w 1921 roku były to 6023 osoby (*Nástin dějin...*, 1992).

Wyznacznikiem przemawiającym za określeniem regionu konurbacją przemawia jego wysoka specjalizacja zawodowa o charakterze miejskim związana z górnictwem i przemysłem. Specjalizacja ta jest oczywiście powiązana z jej przestrzennym rozproszeniem na wiele ośrodków. W niespełna 100 lat od inicjalnego okresu tworzenia się konurbacji ostrawskiej (1790—1879) całkowitej zmianie uległa struktura zawodowa ludności. Jeszcze pod koniec XVIII wieku dominujące znaczenie miały tu rolnictwo i rzemiosło. W górnictwie pracowało tylko 0,7% ogółu mieszkańców; jednocześnie nie było branży przemysłowej, którą utożsamiałoby się chociażby częściowo z rzemiosłem (25,5%). W 1879 roku udział rzemiosła spadł do 9%, a rolnictwa do kilku procent. O nowej specjalizacji zadecydowały dwie inne wielkości, a mianowicie odsetek zatrudnionych w górnictwie, który wzrósł aż do 31,5% oraz wyodrębniona grupa zatrudnionych w przemyśle — 34,6% (Dokoupil, 1967, s. 54).

W bezpośredniej strefie oddziaływania konurbacji (do 15—20 km) znalazło się dalszych kilka miast (Brušperk, Czeski Cieszyn, Cieszyn, Frýdek, Hulčín, Klimkovice, Místek) wraz z otaczającymi je obszarami podmiejskimi.

Pomimo bezsprzecznej monofunkcyjności całego układu już w okresie międzywojennym zaczęły się zarysowywać pewne znamiona unifikacji miast jako efektu dominacji wybranych ośrodków leżących bezpośrednio w jego granicach. Centrami procesów unifikacji stawały się przede wszystkim największe miasta zespołu miejskiego: Morawska Ostrawa i Fryštát z Karwiną. Integracja Fryštátu i Karwiny miała miejsce w okresie powojennym, trzeba się zatem skupić jedynie na procesach rozwoju przestrzennego tzw. Wielkiej Ostrawy. Prawnoadministracyjnym wyrazem tej integracji były zmiany w latach 1924 i 1941. W pierwszym okresie do Morawskiej Ostrawy włączono miasta i gminy z „międzyrzecza morawskiego”, m.in.: Mariánské Hory, Privoz i Vitkovice. Dopiero w 1941 roku okupacyjne władze niemieckie włączyły do Morawskiej Ostrawy miejscowości położone na prawym — „śląskim” brzegu Ostrawicy, m.in.: Hrušov, Slezską Ostrawę i Michalkovice. Tym samym powstało jedno duże miasto, które potencjałem demograficzno-gospodarczym oraz w nawiązaniu do niego wyraźnie jeszcze słabymi funkcjami centralnymi zaczęło dystansować inne ośrodki konurbacji. W 1921 roku na obszarze współczesnej Ostrawy mieszkało ponad 183 tys. mieszkańców, gdy tymczasem drugie co do wielkości sprzężenie gmin, zintegrowanych później pod nazwą Karwiny, sięgało w tym okresie około dwudziestu kilku tysięcy mieszkańców (tab. 4; *Ostrava a okres Karviná*, 1996, s. 12).

Owe dysproporcje nie mające sobie równych w innych układach tego typu, jak choćby GOP czy ROW, nie zmieniły jednak definitywnie charakteru okręgu na typowo aglomeracyjny. Były raczej wyrazem naturalnego procesu

łączenia się monofunkcyjnych ośrodków w większe jednostki (w GOP-ie przykładem może być *casus* Rudy Śląskiej czy Sosnowca).

Jednocześnie w okresie okupacji kształtują się tu tendencje odśrodkowe, mające na celu rozszczepienie tkanki osadniczej na tereny słabiej zaludnione lub intensyfikację osadnictwa w małych i średnich ośrodkach, których wyrazem miała być budowa tzw. nowych miast (*Hartenstein*, 1999, s. 225—227). Autor w cytowanym artykule dokumentuje m.in. faszystowskie plany dekoncentracji sieci osadniczej zarówno w rejonie GOP-u i ROW-u, jak i w Zagłębiu Ostrawsko-Karwińskim. Interesujące, że większość z tych planów zrealizowały po drugiej wojnie światowej komunistyczne władze Polski i Czechosłowacji. W owych planach liczba ludności nowych lub rozbudowanych miast miała wynosić m.in.: w Bohuminie do 65 000 osób, w Fryštácie [z Karwiną — R. K.] — 40 000 osób, w Šumbarku — 19 000 osób, w Trzyńcu — 20 000 osób, w zintegrowanym Cieszynie — 50 000 osób (*Hartenstein*, 1999, s. 225—227).

Zarówno układ sieci osadniczej, wyrażający się wielkością ośrodków miejskich oraz większych, zurbanizowanych i uprzemysłowionych osad, jak i struktura zawodowa ludności w regionie przemawiają za tym, że przynajmniej do okresu drugiej wojny światowej w rejonie Ostrawy i Karwiny mieliśmy do czynienia z procesami konurbacyjnymi. Po tym okresie z uwagi na rosnącą rolę Ostrawy i wzrost jej znaczenia pod kątem wyraźnie dominujących funkcji centralnych rozwój tego miasta w sposób istotny zachwiał układem miast i osiedli jako konurbacją. W literaturze, zwłaszcza czeskiej, przyjęto dla regionu pojęcie aglomeracji (*Dokoupil*, 1967; *Hospodarské dějiny...*, 1974).

## Podsumowanie

Śląsk Cieszyński pod względem historycznym przechodził specyficzne przemiany sieci osadniczej. Niewiele jest na obszarze współczesnej Polski i Czech historycznych regionów, w których na stosunkowo niedużym obszarze (2282 km<sup>2</sup>) uwypukliłyby się w znacznym stopniu opisywane tu procesy, takie jak: powstawanie „miast—wrót”, powstawanie miast sprzężonych, tworzenie się XIX—XX-wiecznej konurbacji miejskiej (*Popiołek*, 1913). Jednocześnie zanotować trzeba dużą trwałość założeń miejskich, które bez względu na swą genezę historyczną trwają przy swojej miejskości. Pewne znaczenie musiała tu mieć także trwałość jedności administracyjnej Ziemi Cieszyńskiej, która została naruszona dopiero w XX wieku, co odróżniało ten region od pozostałych części Śląska (*Pysiewicz-Jędrusik i in.*, 1998). Drobne odstępstwo stanowi tu jednak Šumbark. Niemniej miejscowość ta, jak i część innych

w efekcie XX-wiecznych przemian przestrzenno-administracyjnych znalazła się w granicach innego miasta. Interesującym zjawiskiem jest to, że w porównaniu z terenami położonymi w górnym biegu Wisły i górnym biegu Odry w zasadzie nie ma miast zdegradowanych do rzędu wsi (*Miasta polskie w tysiącleciu*, 1967; Rajman, 1992; Drobek, 1999). Z uwagi na wysoki stopień industrializacji i urbanizacji od początków XIX stulecia notuje się zjawisko wręcz odwrotne, a mianowicie dynamiczny proces przeobrażeń wiejskiej sieci osadniczej w miejską lub o miejskim charakterze. W związku z przedwojennymi procesami industrializacji i urbanizacji wiejska sieć osadnicza północno-zachodniej części Ziemi Cieszyńskiej została silnie uszczuplona w efekcie przeobrażania się niektórych miejscowości w miasta lub włączania ich w granice administracyjne innych jednostek. W pozostałej części regionu wiejska sieć osadnicza często stanowiła jeszcze dziedzictwo kulturowe okresów wcześniejszych, chociaż i tu zaznaczały się wpływy społeczno-ekonomiczne pobliskich miast.

## Literatura

- Adamus A., 1927: *Dějiny Ostravy v přehledu až do r. 1860*. Lidová Knihshátna (Stěpánek a spol.), Moravská Ostrava.
- Atlas historyczny Polski*. 1990. Red. W. Czapliński, T. Ładogórski. PPWK, Warszawa—Wrocław.
- Beskydy. *Soubor turistických map* 1 : 100 000. 1985: Geodetický a kartografický podnik, Praha.
- Bird J., 1973: *Of central places, cities and seaports*. „Geography”, Vol. 58, 1973(2), s. 65—68.
- Bogucka M., Samsonowicz H., 1986: *Dzieje miast i mieszczaństwa w Polsce przedrozbiorowej*. Ossolineum, Wrocław—Warszawa—Kraków—Łódź—Gdańsk.
- Bohumín. *Studie a máterialy k dějinám a výstavbě města*. 1976. Eds. A. Grobelný, B. Čepe-lák. Profil, Ostrava.
- Brożek L., 1937: *Skoczów — pierwsze miasto nad Wisłą. Szkic historyczny*. Katowice.
- Brušperk. *Město nikoliv nejmenší*. 1973. Red. L. Dokoupil. Městský národní výbor, Brušperk.
- Burghardt A.F., 1971: *A hypothesis about gateway cities*. „Annals of the Association American Geographers”, 61(2), s. 269—285.
- Chlebowczyk J., 1984a: *Cieszyńskie szkice historyczne: „Kiedy sól była droższa od złota i krwi”*. ŚIN, Katowice.
- Chlebowczyk J., 1984b: *Cieszyńskie szkice historyczne: „O komornikach i o głodnych rokach”*. ŚIN, Katowice.
- Cieszyn. *Zarys rozwoju miasta i powiatu*. 1973. Red. J. Chlebowczyk. Wydawnictwo „Śląsk”, Katowice.
- Dějiny Ostravy*. 1967. Eds. K. Jiřík, B. Pitronová. Profil, Ostrava.
- Dějiny Ostravy*. 1993. Ed. K. Jiřík. Wydawnictwo Sfinga, Ostrava.
- Dohnal M., 1989: *Počátky měst na severovýchodní Moravě*. „Acta Facultatis Pedagogicae Ostraviensis”, Ser. *Historica-Geographica*. T. 24, s. 3—11.

- Dohnal M., Dokoupil L., Káňa O., 1973: *Historické podmínky formování ostravské průmyslové oblasti*. W: *Pedagogická fakulta v Průmyslové oblasti. Materiály z vědecké konference k 20. výročí založení*. Pedagogické fakulty v Ostravě, Ostrava.
- Dokoupil L., 1967: *Demografický vývoj ostravské aglomerace za Průmyslové revoluce*. „Spisy Pedagogické fakulty v Ostrave”, Ostrava, nr 6.
- Drobek W., 1999: *Rola miast zdegradowanych w sieci osadniczej Śląska*. Wydawnictwo Instytutu Śląskiego, Opole.
- Dzieje Skoczowa od zarania do współczesności*. 1993. Red. E. Biszowski, J. Broda, W. Iwanek, K. Kajzer. Wyd. E. Biszowski.
- Górny Śląsk. Prace i materiały geograficzne*. 1955. Red. A. Wrzosek. Wydawnictwo Literackie, Kraków.
- Grobelný A., Čepelák B., 1973: *Český Těšín — 50 let městem. Studie a materiály k minulosti a vystavbě města*. Profil, Ostrava.
- Hartenstein M., 1999: „Ein zweites Ruhrgebiet im Osten.” *Die national-sozialistischen Pläne für das oberschlesische Bergbau — und Industrieviertel nach dem Ende des Polenfeldzuges 1939 vor dem historischen Hintergrund der einzelnen Teilgebiete*. W: *Bergbau — und Industrielandschaften*. Eds. K. Fehn, H. Werner. Wehling, Institut für Geographie der Universität — Gesamthochschule, Essen.
- Haviřov. 1995. Eds. V. Tomolová, R. Žáček. Wyd. Město Haviřov.
- Heffner K., 1998: *Kluczowe problemy demograficzno-osadnicze obszarów przygranicznych Polska—Czechy*. PIN. Instytut Śląski, Opole.
- Historia Śląska*. 1960. Red. K. Maleczyński. T. 1 (do 1763 r.). Cz. I (do poł. XIV w.). Ossolineum, Wrocław.
- Horská P., Maur E., Musil J., 2002: *Zrod velkoměsta. Urbanizace českých zemí a Evropa*. Wydawnictwo PASEKA, Praha — Litomyšl.
- Horwat J., 1996: *Formowanie się miast Księstwa Opolsko-Raciborskiego do połowy XIV wieku*. „Seria Monograficzna”, nr 6. Muzeum Gliwice. WSP, Rzeszów.
- Hospodářské dějiny Československa v 19. a 20. století*. 1974. Ed. V. Průcha. Wydawnictwo Svoboda, Praha.
- Jelonek A., 1956: *Liczba ludności miast i osiedli w Polsce w latach 1810—1955*. „Dokumentacja Geograficzna”, z. 5.
- Janiszewski M., 1991: *Geograficzne warunki powstawania miast polskich*. Wydawnictwo UMCS, Lublin.
- Karviná. *Sborník příspěvků k dějinám a výstavbě města*. 1968. Eds. M. Plaček, V. Plaček. Městský národní výbor, Karviná.
- Kondracki J., 1988: *Geografia fizyczna Polski*. PWN, Warszawa.
- Kostrowicka I., Landau Z., Tomaszewski J., 1978: *Historia gospodarcza Polski XIX i XX wieku*. „Książka i Wiedza”, Warszawa.
- Kozlik J., 1938: *Śląsk Zaolziański — Ziemią Polską*. „Biblioteka Społeczno-Polityczna ABC”, Warszawa.
- Kronika Ustronia*. 1997.
- Królikowski K., 1983: *Rozwój aglomeracji ostrawskiej i jego przyrodniczo-przestrzenne aspekty*. „Studia nad Ekonomiką Regionu”, T. 13, ŚIN, Katowice, s. 263—281.
- Krzysztofik R., 2000a: *Prawo miejskie jako wyznacznik faz i procesów urbanizacji historycznej w byłym województwie katowickim*. „Geographia. Studia et Dissertationes”. T. 23. Red. T. Szczepiek. Wyd. Uniw. Śląskiego, Katowice, s. 159—172.
- Krzysztofik R., 2000b: *Umiastowienie północno-wschodniej Polski w świetle wybranych pojęć i teorii z zakresu geografii społeczno-ekonomicznej*. „Czasopismo Geograficzne”, T. 46, z. 2, s. 189—208.

- Lijewski T., 1986: *Geografia transportu Polski*. PWE, Warszawa.
- Liszewski S., Maik W., 2000: *Osadnictwo*. W: *Wielka encyklopedia geografii świata*. T. 19. Wydawnictwo „Kurpisz”, Poznań.
- Louda J., Kopecký V., 1983: *Česká města II*. Wydawnictwo Albatros, Praha.
- Macůrek J., 1959: *Valaši v Západních Karpatech v 15—18 století*. Krajské nakladatelství, Ostrava.
- Miasta polskie w tysiącleciu*. 1967. Red. M. Siuchniński. T. 1, 2. Ossolineum. Wrocław—Warszawa—Kraków.
- Miastopisťný rejstřík obcí Severnomoravského kraje*. 1974. Ed. K. Turek. Státní archiv, Opava.
- Morys K., 1960: *Dzieje Cieszyna*. Związek Zawodowy Nauczycielstwa Polskiego, Cieszyn.
- Nástin dějin Těšínska*. 1992. Eds. M. Borak, J. Gawerski. „Česka národní rada”, Praha, Advertis, Ostrava.
- Opava 1224—1974*. 1975. Ed. J. Židek. „Pressfoto — CSTK Bratislava”, Bratislava, Rada městského národného výboru, Opava.
- Orlová 1223—1973. Historie a současnost města*. 1973. Eds. V. Šimon, J. Výtiská. „Městský národní výbor”, Orlová.
- Ostrava a okres Karviná*. 1996. Eds. I. Voštová, M. Bařínka. Wydawnictwo Atelier 1 — M, Zlín.
- Ostravská průmyslová oblast v 1. polovině 20. století. Kapitoly z vývoje průmyslu a obyvatelstva*. 1973. Ed. J. Výtiská. Profil, Ostrava.
- Perzanowski Z., 1958: *Bielsko-Biala. Zarys dziejów rozwoju przestrzennego miasta*. „Rozprawy Uniwersytetu Jagiellońskiego”. T. 2. Wyd. Uniw. Jagiellońskiego, Kraków.
- Poland Railway Map*. 1993. Ed. J. Yonge. Ouail Map Company, Exeter.
- Polska Czechy. Dziesięć wieków sąsiedztwa*. 1947. Red. Z. Wojciechowski. Wydawnictwa Instytutu Śląskiego, Katowice—Wrocław.
- Popiołek F., 1904: *Dzieje Cieszyna od założenia miasta do czasów nowszych*. Towarzystwo Domu Narodowego, Cieszyn.
- Popiołek F., 1913: *Dzieje Śląska Austriackiego z ilustracjami*. Cieszyn.
- Popiołek F., 1916: *Dzieje Cieszyna z ilustracjami*. Wydawnictwo Polskiego Towarzystwa Pedagogicznego, Cieszyn.
- Prokop R., 1968: *Geneze a střediskovost měst ostravské průmyslové oblasti*. Státní Pedagogické Nakladatelství, Praha.
- Prokop R., 1998: *K některým otázkám prostorové a funkční struktury ostravského regionu*. „Slezský sborník”. T. 96, z. 1.
- Pysiewicz-Jędrusik R., Pustelnik A., Konopska B., 1998: *Granice Śląska*. Wydawnictwo Rzeka, Wrocław.
- Rajman J., Ziolo Z., 1992: *Przemiany sieci miast regionu górnej Wisły*. W: „Studia nad gospodarką i siecią osadniczą regionu górnej Wisły”. Ser. *Wisła w dziejach i kulturze Polski*. Wydawnictwo Uniw. Warszawskiego, Warszawa.
- Rozwój komunikacji na ziemiach polskich w latach 1864—1914*. 1963. W: *Historia Polski*. Opr. J. Humnicki. T. 3. PWN, Warszawa.
- Sarna K., 1967: *Z badań nad urbanizacją górnośląskiej niecki węglowej (do r. 1914)*. „Zeszyty Naukowe WSP w Katowicach”, nr 32, Katowice.
- Sawicki L., 1910: *Rozmieszczenie ludności w Karpatach Zachodnich*. Akademia Umiejętności, Kraków.
- Spezialkarten der Beskiden für Touristen*. 1930. Eds. C.T. Wiskott, A.G. Glogau. Berlin, Breslau.
- Srokowski S., 1939: *Geografia gospodarcza Polski*. Wydawnictwo Szkoły Nauk Politycznych, Warszawa.
- Strumień (z dziejów miasta od jego początków do 1939 roku)*. 1983. Red. H. Jarzynowski i zespół. Strumień.

- Tengler E., 1938: *Privilegia městečka Jablunkova*. Těšínske Noviny, Český Těšín.
- Vencálek J., 1987: *Mechanický pohyb obyvatelstva v Ostravské Průmyslové Oblasti*. Pedagogická Fakulta v Ostrave, Ostrava.
- Wędzki A., 1974: *Początki reformy miejskiej w środkowej Europie do połowy XIII wieku (Słowiańszczyzna Zachodnia)*. PWN, Poznań.
- Zahradnik J., 1936: *Zarys dziejów miasta Bielska w cieszyńskiej części województwa śląskiego z ilustracjami*. Bielsko.
- Z dějin města Opavy. Metodický list k 750. výročí první zmínky o městě, 1974. Ed. V. Pláček. Slezské muzeum, Opava.
- 700 let Frýdku-Místku. 1965. „Městský národní výbor”. Ed. V. Kozuch. Frýdek-Místek.